KOLEJNY NR 34
DLA SPRAW LOTNICTWA CYWILNEGO.

Opłata pocztowa uiszczona ryczałtem.

DZIENNIK URZĘDOWY

MINISTERSTWA KOMUNIKACJI.

Rok XX. Warszawa, 19 kwietnia 1938 r. Nr 31.

Dziennik niniejszy zawiera przedruki przepisów dawniejszych dotyczących członków załogi statków powietrznych i pracowników lotnictwa cywilnego.

SPIS TREŚCI:

CZĘŚĆ C.

Dział lotnictwa Cywilnego.

ROZPORZĄDZENIE MINISTRA KOMUNIKACJI

z dnia 26 listopada 1928 r.

wydane w porozumieniu z Ministrem Spraw Wojskowych o składzie załogi statku powietrznego, o zakresie obowiązków służbowych członków załogi, oraz o rejestrze pilotów. [1])

Na podstawie art. 17 ustęp 2 i art. 19 ustęp ostatni rozporządzenia Prezydenta Rzeczypospolitej z dnia 14 marca 1928 r. o prawie lotniczym (Dz. U. R. P. nr 31 poz. 294) [2]) zarządza się co następuje:

§ 1. Za załogę statku powietrznego uważa się personel techniczny, niezbędny do pilotowania i obsługi statku podczas lotu.

§ 2. Członkiem załogi może być osoba, posiadająca świadectwo uzdolnienia i upoważnienie (licencję) do wykonywania czynności na statku stosownie do zakresu swego działania.

§ 3. Załogę statków powietrznych stanowią: dowódca załogi, nawigatorzy, piloci, mechanicy pokładowi oraz radiooperatorzy pokładowi.

§ 4. Dowódcą statku powietrznego zasadniczo jest nawigator. Na statku, na którym niema nawigatora, dowódcą jest pilot, a jeżeli w skład załogi wchodzi dwóch lub więcej pilotów, dowódcą jest jeden z nich, wyznaczony przez przedsiębiorcę komunikacji lotniczej.

§ 5. Na statku, mającym nie więcej niż 3 miejsc dla pasażerów, w skład załogi wchodzi jeden pilot, na statku, zaś mającym nie więcej niż 15 miejsc, w skład załogi wchodzi dwóch pilotów. [3])

Statek, przeznaczony do przewozu podróżnych, zabierający więcej niż 10 osób i mający odbyć podróż nieprzerwaną nad ziemią między dwoma punktami, odległymi od siebie więcej niż 500 km, lub podróż nocną, albo też podróż nad morzem między dwoma punktami, odległymi od siebie o 200 km, lub więcej, powinien mieć na pokładzie nawigatora.

Na innych statkach, których załoga składa się z kilku osób lecz bez nawigatora, dowódca statku wyznacza jednego z członków załogi, który ukończył kurs nawigatorów, do wykonywania niezbędnych w czasie lotu czynności nawigatorskich.

Na staku, mającym trzy lub więcej silników, powinien być w załodze mechanik pokładowy.

W składzie załogi powinien być radiooperator, jeżeli na statku są urządzenia radioelektryczne, a żaden z innych członków załogi nie posiada upoważnienia do wykonywania czynności radiooperatora.

§ 6. Dowódca statku jest reprezentantem statku wobec władz portów lotniczych i przełożonym załogi.

I. Do przedruku rozporządzenia z Dz. U. R. P. nr 1 z 1929 r. poz. 6.

„[1]) Zasadnicze przepisy ustawowe p. art. 17—19,

[1]) Zasadnicze przepisy ustawowe p. art. 17—19, prawa loniczego, przedrukowanego w Dz. Urz. M. K. z 1935 r. nr 34, poz. 182.

[2]) Obecnie D . U. R. P. z 1935 r. nr 69, poz. 437.

[3]) Według obowiązującego Państwo Polskie tekstu aktualnego francuskiego załącznika E do Konwencji Lotniczej Paryskiej z 1919 r. (którego przekład polski nie został jeszcze ogłoszony), postanowienia tego tekstu obowiązujące w ruchu lotniczym międzynarodowym są odmienne, a mianowicie:

a) obowiązek posiadania drugiego pilota na pokładzie samolotu ponad 15 miejsc obecnie nie istnieje,

b) obecność nawigatora na pokładzie samolotu przeznacznego do komunikacji lotniczej obowiązuje w następujących przypadkach:

— Wczasie lotu bez lądowania w dzień na odległość ponad 160 km nad okolicami zamieszkałymi oraz na odległości ponad 160 km do 1000 km. nad pełnym morzem lub okolicami niezamieszkałymi, jak również w nocy na odległości ponad 25 km do 1000 km na pokładzie samolotu powinien znajdować się nawigator drugiego stopnia, przy czym funkcje nawigatora może wykonywać pilot samolotu, jeżeli posiada odpowiednie świadectwo uzdolnienia i upoważnienie, z tym oczywiście, że podczas lotów nocnych loty te będą się odbywały wzdłuż odpowiednio urządzonych i oświetlonych szlaków lotniczych, uznanych przez władze lotnicze.

— W czasie lotu bez lądowania w dzień lub w nocy na odległości ponad 1000 km zarówno nad lądem, jak i nad wodą na pokładzie samolotu powinien znajdować się nawigator pierwszego stopnia, przy czym, z wyjątkiem przypadków lotu w nocy wzdłuż odpowiednio urządzonych i oświetlonych szlaków lotniczych, uznanych przez władze lotnicze, pilot samolotu posiadający licencję nawigatora pierwszego stopnia, może pełnić czynności nawigatora jedynie wtedy, gdy na pokładzie samolotu znajduje się drugi pilot, mogący zapewnić w razie potrzeby prowadzenie samolotu. Jeżeli poza pilotem na pokładzie samolotu znajduje się inny członek załogi, posiadający odpowiednie świadectwo uzdolnienia i licencję nawigatora, wtedy ten członek załogi może pełnić czynności nawigatora.

c) Na pokładzie każdego samolotu, dla którego został ustanowiony obowiązek posiadania radiostacji pokładowej, powinien się znajdować posiadacz odpowiedniej licencji radiooperatora, niezależnie od tego czy stacja będzie utrzymywała radiokorespondencję z lądem czy też nie.

d) Obsługa radiostacji na samolocie nieobowiązanym do jej posiadania moze być wykonywana przez osobę, posiadającą upoważnienie (certyfikat) radiotelegrafisty trzeciej klasy, jednakże gdyby stacja ta miała uczestniczyć w radiokorespondencji publicznej, w świadectwie uzdolnienia radiooperatora powinna być uczyniona odpowiednia wzmianka, że posiadacz tego świadectwa posiada znajomość regulaminów służby radiowej dotyczących radiokorespondencji publicznej, w zakresie prowadzenia tej korespondencji na pokładzie statku powietrznego.

e) Obsługa radiostacji na samolocie obowiązanym do jej posiadania może być dokonywana jedynie przez posiadacza upoważnienia radiotelegrafisty pokładowego pierwszej lub drugiej klasy.

f) Służba radiotelefoniczna na samolocie może być wykonywana jedynie przez posiadacza upoważnienia radiotelegrafisty pokładowego pierwszej klasy, z wyjątkiem przypadku, gdy moc radiostacji w antenie nie przekracza 100 watów i gdy stacja jest używana tylko do radiotelefonii, w którym to przypadku służba ta może być wykonywana przez osobę posiadającą upoważnienie radiotelefonisty.

Dowódca sprawuje nadzór nad czynnościami załogi i jest odpowiedzialny za przestrzeganie na statku przepisów ruchu, sygnalizacji, celnych i policyjnych, za należyte utrzymanie statku od chwili jego objęcia aż do oddania go służbie portu lotniczego oraz za dokładność zapisków w dzienniku podróży.

Członkowie załogi są obowiązani stosować się do zarządzeń dowódcy, dotyczących bezpieczeństwa i regularności ruchu oraz porządku na statku.

§ 7. Załoga statku powietrznego jest obowiązana do ścisłego przestrzegania: [4])

a) przepisów prawa lotniczego,
b) przepisów startu i lądowania,
c) przepisów w czasie lotu,
d) przepisów sygnalizacyjnych,
e) przepisów o księgach pokładowych i dokumentach statków powietrznych i załogi,
f) przepisów o badaniu lekarskim członków załogi,
g) przepisów meteorologicznych,
h) przepisów radiotechnicznych,
i) wszelkich innych przepisów o obowiązkach służbowych członków załogi. [5])

§ 8. Załoga statku powietrznego, przekraczającego granicę państwa, powinna stosować się do przepisów międzynarodowej konwencji o żegludze powietrznej, podpisanej w Paryżu dnia 13 października 1919 r. i dodatkowego protokółu z 12 kwietnia 1920, oraz do przepisów o żegludze powietrznej, obowiązujących w tych państwach, ponad którymi przelatuje, w szczególności zaś powinna ściśle przestrzegać przepisów o przelocie granic tych państw i o strefach zakazanych oraz znać szlaki powietrzne, urzędowo wyznaczone. [6]) [7])

§ 9. Każdy członek załogi powinien mieć dziennik lotów i zapisywać w nim każdy odbyty lot, charakter i czas trwania lotu i ważniejsze wypadki, zaszłe podczas lotów. [8])

Zapiski w dzienniku lotów poświadcza bezpośredni przełożony członka załogi i zawiadowca portu lotniczego.

---

[4]) P. okólniki w sprawie przestrzegania przepisów lotniczych (Dz. Urz. M. K. z 1933 r. nr 16, poz. 125, z 1936 r. nr 53, poz. 268 i z 1937 r. nr 41, poz. 354.

[5]) Piloci szybowcowi powinni nadto stosować sie do przepisów rozporz. z dnia 8 września 1937 r. o lotnictwie szybowcowym (przedruk Dz. Urz. M. K. z 1937 r. nr 53. część C).

[6]) P. okólnik w sprawie ruchu lotniczego z Polski i do Polski (Dz. Urz. M. K. z 1937 r. nr 2, poz. 4) oraz komunikaty dla lotników polskich, udających się drogą powietrzną do państw obcych, ogłaszane w kolejnych numerach Dz. Urz. M. K. dla spraw lotnictwa cywilnego.

[7]) Obowiązki członków załogi statków powietrznych obcych, przylatujących do Polski — p. §§ 12 i 19 rozporz. wykon. z dnia 14 marca 1934 r. (przedruk Dz. Urz. M. K. z 1934 r. nr 14, poz. 74.

[8]) Zgodnie z § 21 rozporz. z dnia 8 września 1937 r. o lotnictwie szybowcowym (przedruk Dz. Urz. M. K. z 1937 r. nr 53, część C) piloci szybowcowi nie są obowiązani do posiadania i prowadzenia dziennika lotów.

§ 10. Pilot statku powietrznego jest obowiązany przedsiębrać wszelkie środki celem bezpiecznego dokonania lotu na powierzonym mu statku.

Pilot powinien znać dokładnie typ statku, na którym wykonywa loty, a przed każdym odlotem powinien osobiście zbadać statek, sprawdzić stan silników, organów sterowych, podwozia, przyrządów pomocniczych i sygnalizacyjnych, zapas paliwa i smarów, obciążenie statku oraz rozmieszczenie i umocowanie tego obciążenia.

Na podstawie meldunków meteorologicznych pilot powinien przed odlotem znaznajomić się dokładnie ze stanem atmoseferycznym, jaki może spotkać w czasie lotu.

Jeżeli pilot uważa odlot statku za niewskazany ze względu na stan atmosferyczny lub ze względu na stwierdzone wady w działaniu zasadniczych części statku lub też ze względu na swoją niedyspozycję, powinien o tym zawiadomić dowódcę statku powietrznego lub — jeżeli sam jest dowódcą statku — zawiadowcę portu lotniczego, którzy po zbadaniu okoliczności, zawartych w raporcie pilota, obowiązani są przedstawić raport z swym wnioskiem Ministerstwu Komunikacji do decyzji.

W razie stwierdzenia przez Ministerstwo Komunikacji, że pilot uchylił się od wykonania lotu bez uzasadnionej przyczyny, Ministerstwo Komunikacji może cofnąć upoważnienie do wykonywania czynności pilota na określony przeciąg czasu lub też upoważnienie unieważnić.

§ 11. Pilot powinien znać dokładnie plany sytuacyjne lotnisk, nad którymi wykonywa loty, a w szczególności granice tych lotnisk, ich stan, najwygodniejsze kierunki i sposoby dolatywania do nich oraz ich ujemne strony. Powinien również znać ważniejsze punkty orientacyjne na wyznaczonych urzędowo szlakach powietrznych, wzdłuż ktorych wykonywa loty.

W razie lądowania poza granicami lotniska pilot statku komunikacyjnego obowiązany jest zwiadomić o tym drogą najkrótszą zawiadowcę najbliższego portu lotniczego.

§ 12. Mechanik pokładowy statku obowiązany jest przed startowaniem dokonać rewizji statku i przekonać się o osprawnym działaniu wszystkich części statku i silników.

W czasie lotów mechanik pokładowy powinien stale baczyć na działanie silnika i urządzeń pomocniczych.

§ 13. Radiooperator statku obowiązany jest dbać o stałą sprawność w działaniu radioparatu i czuwać przy aparacie w ciągu całej podróży statku.

§ 14. Członkowie załogi są obowiązani stosować się do zarządzeń zawiadowcy portu lotniczego, który jest organem kierowniczym i nadzorczym w obrębie lotniska użytku pu-

blicznego, i wykonywać jego zlecenia, o ile one nie sprzeciwiają się wyraźnie obowiązującym przepisom.

Na żądanie władz lotniczych i organów służby bezpieczeństwa publicznego członkowie załogi są obowiązani okazywać im świadectwa uzdolnienia i upoważnienia. [9])

§ 15. Każdy członek załogi powinien być wpisany do rejestru pilotów polskich statków powietrznych, który prowadzi Ministerstwo Komunikacji według załączonego wzoru nr 1. [10])

Ewidencję całego lotniczego personelu technicznego pomocniczego, zatrudnionego w lotnictwie cywilnym, prowadzi również Ministerstwo Komunikacji w książce ewidencyjnej założonej według załączonego wzoru nr 2.

Wpis członka załogi do rejestru następuje równocześnie z wydaniem świadectwa uzdolnienia i upoważnienia.

Pracodawcy są obowiązani przedstawić Ministerstwu Komunikacji w ciągu 2 miesięcy po wejściu w życie niniejszego rozporządzenia wykaz członków załogi, zawierający imię i nazwisko członka załogi oraz datę i numer świadectwa uzdolnienia i upoważnienia, tudzież wykaz lotniczego personelu pomocniczego, sporządzony według wzoru książki ewidencyjnej.

O każdej zmianie, jaka nastąpi w wykazie członków załogi lub w wykazie technicznego personelu pomocniczego wskutek zwolnienia lub przyjęcia pracownika pracodawca jest obowiązany przedstawić Ministerstwu Komunikacji pisemne zgłoszenie w ciągu dni 8 po zwolnieniu lub przyjęciu pracownika.

§ 16. Przepisy niniejszego rozporządzenia nie stosuje się do załogi wojskowych statków powietrznych. [11])

§ 17. Rozporządzenie niniejsze wchodzi wżycie z dniem ogłoszenia.

Minister Komunikacji: *Kühn*

Minister Spraw Wojskowych: *J. Piłsudski*

---

[9]) Dodatkowe obowiązki pilotów i instruktorów szybowcowych — p. § 22 rozporz. z dnia 8 września 1937 r. o lotnictwie szybowcowym, jak wyżej w komentarzu 8).

[10]) Prowadzenie rejestru pilotów szybowcowych normuje ogólnie § 23 rozporz. powołanego w komentarzach 8) i 9) wyżej.

[11]) Rozciągnięcie mocy obowiązującej komentowanego rozporządzenia na lotnictwo szybowcowe—p. § 9 rozporz. o lotnictwie szybowcowym — v. komentarze 8), 9) i 10) wyżej.

Wzór Nr. 1 do § 15 rozp. Min. Komun. z dnia 26 listopada 1928 r. (poz. 6).

4 cm

5 cm

Miejsce na fotografię

M K. stempel

Nr porz. ....

Imię i nazwisko ....

Data i rok urodzenia .... Miejsce urodzenia ....

Miejsce zamieszkania .... obywatelstwo ....

Stan (wolny, żonaty, wdowiec) ....

Rysopis ....

....

Imiona rodziców ....

Lotnisko macierzyste ....

1. Kwalifikacja zawodowa pierwotna (bezpośrednio pierwsze szkolenie).

Jakie szkoły lub kursy ukończył	Kiedy	Ilość lotów z instruktorem	Ilość lotów samodzielnych dziennych	Ilość lotów nocnych	Ogólna ilość lotów	Opinia władz szkolnych o zawodzie praktycznym:

Nr Nr świadectw szkolnych	Data wystawienia świad.	Wynik ogólny egzam. teoret.	Zajęcie warsztatowe (ocena średnia)	Ogólna ilość godzin lotów	Wyniki badań Kom. lekar.	Uwagi

2. Kwalifikacje zawodowe późniejsze. (Kursy uzupełniające i przeszkolenie).

Data wpisu	Periodyczne badania lek.		Egzam. uzupełniające teor.		Ilość lotów uzupełniaj.				Ilość godzin	Ilość km-	Uwagi
	Data	Nr świad.	Data	Wynik ogólny	z instruk.	samodzieln.	dziennych	nocnych			

3. Wydawanie nowych świadectw.

Świadectwo uzdolnienia			Upoważnienie			Podstawa	Uwagi
Data	Nr	Kategoria	Data	Nr	Kategoria		

4. Przedłużanie ważności upoważnienia.

Data	Nr	Kategoria	Podstawa	Uwagi

5. Zawieszanie świadectw uzdolnienia i upoważnienia i wykreślanie z rejestru.

Zawieszanie			Wykreślenie		
Data	Okres na jaki zawieszono	Przyczyna	Data	Przyczyna	Uwagi

MINISTERSTWO KOMUNIKACJI

Lotnictwo Cywilne

Wzór Nr 2 do § 15 rozp. Min. Komun. z dn. 26 listopada 1928 r. (poz. 6).

KSIĄŻKA EWIDENCYJNA

lotniczego personelu technicznego pomocniczego.

Nr porządk.	Data zgłoszenia	Przedsiębiorstwo lub właściciel	Imię i nazwisko pracownika	Zawód	Funkcja	Data przyjęcia do pracy	Kwalifikacje	Data zwolnienia z pracy

Przedruk z Dz. U. R. P. nr 1 z 1929 r. poz. 6.

ROZPORZĄDZENIE MINISTRA KOMUNIKACJI

z dnia 8 lutego 1929 r.

wydane w porozumieniu z Ministrem Spraw Wojskowych i Ministrem Spraw Wewnętrznych o sposobie badania i wymaganych warunkach stanu zdrowia kandydatów na członków załogi oraz członków załogi statków powietrznych, o zakresie egzaminów teoretycznych i praktycznych, o składzie komisji egzaminacyjnej i zakresie uprawnień, wypływających ze świadectwa uzdolnienia i upoważnienia (licencji) oraz o warunkach udzielania tudzież cofnięcia i terminach ważności upoważnień (licencyj). [1])

Na podstawie art. 20 ustęp ostatni rozporządzenia Prezydenta Rzeczypospolitej z dnia 14 marca 1928 r. o prawie lotniczym (Dz. U. R. P. nr 31, poz. 294) [2]) zarządza się co następuje:

Rozdział I.

Postanowienia ogólne. Świadectwo uzdolnienia i powaznienie (licencja). [3])

§ 1. Każdy członek załogi statku powietrznego powinien posiadać świadectwo uzdolnienia i upoważnienie (licencję) do wykonywania czynności, wyszczególnionych w tych dokumentach.

§ 2. Świadectwo uzdolnienia jest dokumentem, stwierdzającym zasadnicze początkowe kwalifikacje zawodowe danej osoby na członka załogi, oraz stan jej zdrowia.

Upoważnienie (licencja) jest dokumentem, stwierdzającym, że osoba, która otrzymała świadectwo uzdolnienia, zachowała nadal taką samą zdolność do wykonywania czynności na statku, jaką wykazała w czasie wydania jej świadectwa uzdolnienia.

§ 3. Świadectwa uzdolnienia dzielą się na 7 kategoryj:

1) świadectwo pilota samolotu lądowego lub wodnego turystycznego, [4])
2) świadectwo pilota samolotu lądowego lub wodnego komunikacyjnego,
3) świadectwo pilota balonu wolnego,
4) świadectwo pilota sterowca,
5) świadectwo nawigatora,
6) świadectwo mechanika pokładowego,
7) świadectwo radiooperatora pokładowego.

§ 4. Ustanawia się dwa stopnie świadectw pilotów turystów: [5])

a) świadectwo pilota turysty I-go stopnia, uprawniające do wykonywania lotów niezarobkowych bez pasażerów lub z pasażerami na samolotach turystycznych; [6])

II. Do przedruku rozporządzenia z Dz. U. R. P. z 1929 r. nr 35 poz. 323.

[1]) Zasadnicze przepisy ustawowe — p. art. 17—20, art. 36 ust. (1) oraz art. 70, 72 i 73 prawa lotniczego (przedruk Dz. Urz. M. K. z 1935 r. nr 34, poz. 182).

[2]) Obecnie Dz. U. R. P. z 1935 r. nr 69, poz. 437).

[3]) P. postanowienia ogólne dotyczące załogi szybowców — §§ 9—11 rozporz. z dnia 8 września 1937 r. o lotnictwie szybowcowym (przedruk Dz. Urz. M. K. z 1937 r. nr 53 część C).

[4]) Świadectwa pilotów i instruktorów szybowcowych — p. §§ 13, 14 i 17 rozporz. powołanego w komentarzu 3) wyżej.

[5]) Klasyfikacja pilotów turystycznych — p. Dz. Urz. M. K. z 1937 r. nr 17, poz. 121).

[6]) Specjalne uprawnienia pilotów turystycznych:

a) do lądowania przygodnego na terenach prowizorycznych — p. § 54 rozporz. z dnia 15 lutego 1934 r. o podziale lotnisk na kategorie (przedruk Dz. Urz. M. K. z 1934 r. nr 7, poz. 38).

b) do wykonywania lotów na szybowcach z silnikiem — p. § 16 rozporz. z dnia 8 września 1937 r. o lotnictwie szybowcowym (przedruk Dz. Urz. M. K. z 1937 r. nr 53, część C),

c) do wykonywania lotów ciągnionych szybowca za samolotem — p. §§ 52 i 53 rozporz. wykonawczego pod lit. b) wyżej,

d) do wykonywania lotów akrobacyjnych na samolotach i szybowcach — p. Dz. Urz. M. K. z 1938 r. nr 21, poz. 210.

b) świadectwo pilota turysty II-go stopnia, uprawniające do wykonywania na samolotach turystycznych lotów niezarobkowych bez pasażerów i nie dalej niż w promieniu 10 km od lotniska, wymienionego w świadectwie. [7])

§ 5. Świadectwo pilota samolotu komunikacyjnego (lądowego lub wodnego), uprawnia do wykonywania lotów zawodowych na samolotach komunikacyjnych lądowych lub wodnych, przewożących podróżnych, pocztę lub towary za opłatą. Takie świadectwo uprawnia jednak do wykonywania lotów na tych tylko typach samolotów, które są wyszczególnione w świadectwie i upoważnieniu (licencji). Wpisanie do świadectwa prawa latania na innych typach samolotów wymaga złożenia dodatkowych egzaminów, które wykażą zupełne opanowanie tych typów.

Świadectwo pilota samolotu komunikacyjnego wymagane jest również dla pilotów wykonywających zarobkowe prace lotnicze na samolotach wszystkich innych kategoryj. [8])

§ 6. Świadectwo pilota balonu wolnego uprawnia do wykonywania wzlotów na balonach wolnych wszelkiego rodzaju.

§ 7. Świadectwo pilota sterowca może otrzymać tylko taki kandydat, który posiada świadpectwo uzdolnienia pilota balonu wolnego.

Ustanawia się trzy stopnie świadectw pilotów sterowców:

a) świadectwo pilota sterowca I-go stopnia, upoważniające do kierowania sterowcami wszelkiego rodzaju;
b) świadectwo pilota sterowca II stopnia, upoważniające do kierowania sterowcami o pojemności mniejszej niż 20.000 m^3;
c) świadectwo pilota sterowca III stopnia, uprawniające do kierowania sterowcami o pojemności mniejszej niż 6.000 m^3. [9])

Oficerowie piloci sterowców wojskowych lub marynarki wojennej mogą otrzymać świadectwo uzdolnienia pilotów sterowców wszystkich stopni. [10])

§ 8. Ustanawia się dwa stopnie świadectw nawigatorów:

a) świadectwo nawigatora I-go stopnia, uprawniające do wykonywania czynności nawigatora na samolotach w czasie lotów dłuższych niż 500 km i na sterowcach o pojemności większej niż 20.000 m^3;
b) świadectwo nawigatora II stopnia, uprawniające do wykonywania czynności nawigatora na samolotach podczas lotów do 500 km, tudzież na sterowcach o pejemności mniejszej niż 20.000 m^3. [11])

§ 9. Świadectwo mechanika pokładowego uprawnia do wykonywania czynności mechanika lotniczego na pokładzie wszelkiego rodzaju statków powietrznych.

§ 10. Świadectwo radiooperatora pokładowego uprawnia do wykonywania czynności radiooperatora na pokładzie statków powietrznych wszelkiego rodzaju. [12])

§ 11. Świadectwa uzdolnienia i upoważnienia (licencje) do wykonywania czynności na statkach powietrznych wydaje Ministerstwo Komunikacji osobom, które pod względem stanu zdrowia odpowiadają wymaganiom, przewidzianym w rozdziale II niniejszego rozporządzenia i złożą przed właściwą komisją egzaminacyjną teoretyczny i praktyczny egzaminy w zakresie, przewidzianym w rozdziale III niniejszego rozporządzenia. [13])

Świadectwo uzdolnienia i poważnienia (licencja) wydaje się według załączonego wzoru nr 1.

Świadectwo uzdolnienia i upoważnienie są złączone w jednej książeczce, której okładka tekturowa, obciągnięta płótnem, ma format 10 × 15 cm.

Okładki książeczek są rozmaitego koloru stosownie do kategorji świadectwa uzdolnienia (§ 3), a mianowicie:

a) dla pilota turysty — koloru ciemno niebieskiego;
b) dla pilota samolotu komunikacyjnego — koloru zielonego;

---

[7]) Obowiązujący tekst francuski zał. E. do Konwencji Lotniczej Paryskiej z 1919 r. nie przewiduje obecnie świadectwa pilota turysty II stopnia.

[8]) Specjalne uprawnienia dla pilotów komunikacyjnych i do nich przyrównanych:
a) do wykonywania czynności instruktora w pilotażu silnikowym (Dz. Urz. M. K. z 1937 r. nr 2, poz. 4),
b) do przeprowadzania prób w locie ze statkami powietrznymi nowymi — p. § 9 rozporz. z dnia 7 marca 1933 r. o lotach próbnych (przedruk Dz. Urz. M. K. z 1938 r. nr 7 str. 116).

[9]) Według obowiązującego obecnie tekstu francuskiego zał. E. do Konwencji Lotniczej Paryskiej z 1919 r. świadectwo pilota sterowca III stopnia może otrzymać tylko taki kandydat, który oprócz świadectwa pilota balonu wolnego, posiada również świadectwo nawigatora.

[10]) Obowiązujący obecnie tekst francuski zał. E. do Konwencji Lotniczej Paryskiej z 1919 r. przewiduje również świadectwo młodszego sternika sterowcowego.

[11]) Dodatkowe formalności przy ubieganiu się o świadectwo nawigatora II stopnia — p. Dz. Urz. M. K. z 1938 r nr 21, poz. 210.

[12]) Obowiązujący obecnie tekst francuski zał. E. do Konwencji Lotniczej Paryskiej z 1919 r. przewiduje następujące stopnie świadectw radiooperatora pokładowego:
a) świadectwa operatora radiotelegrafisty I, II lub III klasy,
b) świadectwo radiooperatora telefonisty.

[13]) Formalności przy wydawaniu świadectw uzdolnienia członków załogi statków powietrznych i przedłużaniu ich ważności p.:
a) Dz. Urz. M. K. z 1937 r. nr 2, poz. 4,
b) §§ 15, 18 i 20 rozporz. z dnia 8 września 1937 r. o lotnictwie szybowcowym (przedruk Dz. Urz. M. K. z 1937 r. nr 53, część C),
c) Dz Urz. M. K. z 1938 r. nr 21, poz. 210.

c) dla pilota sterowca — koloru szarego;
d) dla pilota balonu wolnego—koloru jasno fioletowego;
e) dla nawigatora — koloru czerwonego;
f) dla mechanika pokładowego — koloru bronzowego;
g) dla radiooperatora pokładowego — koloru żółtego.

§ 12. Świadectwo uzdolnienia i upoważnienie (licencja), wydane przez właściwą władzę państwa obcego, może być nostryfikowane przez Ministerstwo Komunikacji, jeżeli zakres egzaminów i prób, odbytych przez kandydatów zagranicą, nie był mniejszy od zakresu, przewidzianego w rozporządzeniu niniejszym.

§ 13. Ważność upoważnienia (licencji) do wykonywania czynności na statkach powietrznych jest czasowa; termin ważności może być jednak przedłużany, o ile członek załogi odpowiada pod względem stanu zdrowia i fachowego uzdolnienia warunkom, przewidzianym w niniejszym rozporządzeniau. [13])

Po upływie terminu ważności upoważnienia (licencji) świadectwo uzdolnienia nie daje prawa do wykonywania czynności członka załogi [14])

§ 14. Upoważnienie (licencja) pilota samolotu (lądowego lub wodnego) komunikacyjnego jest ważne na przeciąg 6 miesięcy.

Upoważnienia (licencje) wszystkich innych członków załogi są ważne na przeciąg jednego roku. [15])

Ważność upoważnienia (licencji) może być przedłużana na dalszy okres sześciomiesięczny względnie roczny na następujących warunkach:

a) członkowie załóg, ubiegający się o przedłużenie ważności upoważnienia (licencji), powinni poddać się badaniom lekarskim celem stwierdzenia, że pod względem stanu zdrowia odpowiadają wymaganiom, przewidzianym w rozdziale II niniejszego rozporządzenia;
b) pilot samolotu komunikacyjnego powinien wykazać, że w okresie ważności upoważnienia (licencji) wykonał co najmniej 25 godzin lotów samodzielnych na samolocie komunikacyjnym, a z tych co najmniej dwie godziny w ciągu ostatnich trzech miesięcy ważności upoważnienia.
   Jeżeli pilot nie wykaże tej ilości lotów, powinien poddać się ponownie egzaminowi praktycznemu, przewidzianemu w § 32;
c) pilot turysta powinien wykazać, że wykonał co najmniej trzy godziny lotu w charakterze samodzielnego pilota w przeciągu ostatnich sześciu miesięcy ważności upoważnienia;
d) pilot sterowca powinien wykazać, że w czasie ważności upoważnienia lub przerwy nie dłuższej od dwu lat, wykonał co najmniej dwa loty na sterowcu;
e) nawigator powinien wykazać, że wykonał w czasie ważności upoważnienia co najmniej 15 godzin lotów; w braku tej ilości godzin lotów, powinien wykonać lot na dystansie 100 kilometrów, przewidziany w ustępie ostatnim grupy A § 35.

Przedłużenie ważności upoważnienia (licencji) radiooperatora pokładowego może być uzależnione od zadośćuczynienia zmienionym warunkom w wypadku wprowadzenia zmian w konwencji radiotelegraficznej londyńskiej *) i w regulaminach dołączonych do niej lub w międzynarodowej konwencji lotniczej i załącznikach do niej.

Podania o przedłużenie ważności upoważnienia sporządza się według wzoru nr 2.

§ 15. Pilot, mający świadectwo uzdolnienia, wydane przez właściwą władzę wojskową, może otrzymać:

a) świadectwo uzdolnienia do wykonywania czynności pilota samolotu turystycznego bez poddania się egzaminowi teoretycznemu i praktycznemu, o ile od czasu ostatniego jego lotu nie upłynęło 12 miesiący; [16])
b) świadectwo uzdolnienia do wykonywania czynności pilota samolotu komunikacyjnego, o ile wykaże wykonanie na szlakach powietrznych, pokrywających się mniej więcej z szlakami komunikacyjnymi, wymienionej w § 32 ilości godzin lotów na lądowych lub wodnych samolotach wojskowych, których cechy aerodynamiczne są identyczne z cechami samolotów komunikacyjnych i złoży egzamin teoretyczny i praktyczny w ograniczonym zakresie, wskazanym w § 32. [17])

§ 16. Ministerstwo Komunikacji może odebrać świadectwo uzdolnienia i upoważnienie (licencję) na czas ograniczony lub unieważnić je w następujących wypadkach:

---

[14]) P. również przedłużanie ważności dokumentów członków załogi statków powietrznych polskich zagranicą oraz przedłużanie w Polsce ważności takich dokumentów dla członków załogi statków powietrznych obcych — §§ 20 i 21 rozporz. z dnia 14 marca 1934 r.o przylotach do Polski i lotach zagranicę (przedruk Dz. Urz. M. K. z 1934 r. nr 14, poz. 74).

[15]) Według obowiązującego tekstu francuskiego zał. E. do Konwencji lotniczej Paryskiej z 1919 r. — licencje pilotów komunikacyjnego i sterowcowego są ważne na przeciąg 6 miesięcy, pilota balonowego oraz radiooperatorów na przeciąg 24 miesięcy, pozostałych zaś członków załogi na przeciąg 12 miesięcy.

[16]) Wydawanie świadectw pilotów turystycznych oraz pilotów szybowcowych, pilotom posiadającym odpowiednie świadectwa wojskowe — p. Dz. Urz. M. K. z 1937 r. nr 41, poz. 355 oraz § 19 rozporządzenia z dnia 8 września 1937 r. o lotnictwie szybowcowym (przedruk Dz. Urz. M. K. z 1937 r. nr 53 część C).

[17]) Noszenie przez członków załogi lotnictwa cywilnego oznak personelu latającego wojskowego—p. Dz. Urz. M. K. z 1935 r. nr 37, poz. 193).

*) Obecnie Konwencji telekomunikacyjnej, podpisanej w Madrycie dnia 9 grudnia 1932 r. (Dz. U. R. P. z 1935 r. nr 6, poz. 33).

a) w razie skazania osoby, mającej świadectwo uzdolnienia i upoważnienie lub tylko świadectwo uzdolnienia, za wykroczenia i przestępstwa, popełnione przeciw postanowieniom prawa lotniczego i rozporządzeń, wydanych na podstawie tego prawa; [18])
b) w razie odstąpienia świadectwa uzdolnienia lub upoważnienia innej osobie;
c) w razie stwierdzenia niezdolności fizycznej, zawodowej lub wady psychicznej osoby, której świadectwo uzdolnienia i upoważnienie wydano.

§ 17. Upoważnienia (licencje), wydane przed wejściem w życie niniejszego rozporządzenia, są ważne na okres czasu, wskazany w § 14, licząc ten okres od dnia wydania upoważnienia.

Rozdział II.

Sposób badania i wymagane warunki stanu zdrowia kandydatów na członków załogi oraz członków załogi statków powietrznych. [19])

§ 18. Osoby, ubiegające się o świadectwo uzdolnienia, niezbędne do wykonywania czynności na statkach powietrznych podczas lotu, muszą poddać się badaniu lekarskiemu w celu oceny ich zdolności fizycznej i psychicznej.

§ 19. Kandydaci na członków załogi statków powietrznych powinni być poddani badaniu przedwstępnemu przez lekarza najbliższej lotniczej formacji wojskowej, wskazanego przez Ministerstwo Komunikacji, po czym, w razie dodatniego wyniku tego badania, kandydaci podlegają komisyjnemu (§§ 24 i 28) badaniu lekarskiemu (badanie kwalifikacyjne).

§ 20. Członkowie załogi statków powietrznych, służących do komunikacji użytku publicznego, są obowiązani zgłaszać się do Ministerstwa Komunikacji co 6 miesięcy, członkowie zaś załogi innych statków co 12 miesięcy, celem poddania ich komisyjnemu badaniu lekarskiemu, przewidzianemu w §§ 24 do 29 włącznie dla sprawdzenia, czy w stanie ich zdrowia nie zaszły zmiany, uniemożliwiające im wykonywanie czynności na statkach powietrznych stosownie do zakresu ich działania (badanie okresowe).

§ 21. Po każdej przebytej chorobie lub wypadku, któryby mógł spowodować zmiany w organizmie i wpłynąć na zdolność wykonywania czynności na statkach powietrznych podczas lotu, członkowie załogi nie mogą być dopuszczeni do wykonywania tych czynności stosownie do ich zakresu działania bez uprzedniego poddania się komisyjnemu badaniu lekarskiemu (okolicznościowemu). O potrzebie takiego badania decyduje lekarz formacji lotniczej wojskowej, wskazany przez Ministerstwo Komunikacji.

§ 22. Badania lekarskie (przedwstępne, kwalifikacyjne, okresowe lub okolicznościowe) kandydatów i członków załogi statków powietrznych mogą być przeprowadzane tylko na podstawie zarządzenia Ministerstwa Komunikacji.

§ 23. Kandydaci na członków załogi statków powietrznych powinni do podania o wydanie im świadectwa uzdolnienia załączyć zobowiązanie pisemne, że przez cały czas posiadania świadectwa uzdolnienia:
a) będą zawidamiali lekarza urzędowego, wskazanego przez Ministerstwo Komunikacji o każdej swej chorobie lub wypadku;
b) upoważniają wszystkich lekarzy, których rad będą zasięgali, do niezachowywania tajemnicy lekarskiej co do ich stanu zdrowia przed lekarzem urzędowym, wskazanym przez Ministerstwo Komunikacji i przed komisją lekarską.

§ 24. Komisyjne badanie lekarskie odbywają się w instytucji państwowej „Centrum Badań Lotniczo - Lekarskich", istniejącej przy Departamencie Lotnictwa Ministerstwa Spraw Wojskowych. [20])

§ 25. Na podstawie protokółu badania kierownik „Centrum Badań Lotniczo - Lekarskich" wystawia orzeczenie i przesyła je do Ministerstwa Komunikacji; protokół zaś badania zostaje w przechowaniu w „Centrum Badań Lotniczo - Lekarskich". [20])

§ 26. Każdy członek załogi otrzymuje z Ministerstwa Komunikacji książkę zdrowia, według załączonego wzoru nr 3, wydawaną przez „Centrum Badań Lotniczo - Lekarskich" po dodatnim zakwalifikowaniu kandydata.

Książkę zdrowia powinien członek załogi mieć przy sobie podczas lotu, oraz okazywać ją przy każdym badaniu lekarskim.

§ 27. Ogólne warunki zdolności fizycznej i psychicznej, wymagane do wykonywania czynności na statkach powietrznych w czasie lotu, są następujące:

---

18) P. okólnik w sprawie meldunków o naruszeniu przepisów lotniczych (Dz. Urz. M. K. z 1936 r. nr 53, poz. 268).

19) Rozdział ten został w całości włączony z nieznacznymi zmianami do projektu rozporządzenia o służbie zdrowia lotnictwa cywilnego i w związku z tym z chwilą ogłoszenia i wejścia w życie tego rozporządzenia utraci moc obowiązującą.

20) P. okólnik w sprawie badań lekarskich na pilotów szybowcowych (Dz. Urz. M. K. z 1937 r. nr 41, poz. 371) oraz § 12 rozporz. o lotnictwie szybowcowym (przedruk Dz. Urz. M. K. z 1937 r. nr 53, część C) oraz ust. (2) § 5 okólnika Min. Kom. z dn. 29 grudnia 1936 r. (Dz. Urz. M. K. z 1937 r. nr 2, poz. 4). „Centrum Badań Lotniczo-Lekarskich" zmieniło nazwę na „Instytut Badań Lekarskich Lotnictwa".

a) wiek i płeć: dla kandydatów na członków załogi statków powietrznych, służących do komunikacji użytku publicznego skończone lat 21 i płeć męską, zaś dla kandydatów na członków załogi innych statków ukończone lat 19 bez różnicy płci;

b) budowa ciała oraz sprawność fizyczna i psychiczna, odpowiadająca wymaganiom, niezbędnym do obsługiwania odnośnych typów statków powietrznych lub aparatów.

§ 28. Szczegółowe warunki zdolności fizycznej i psychicznej do wykonywania czynności na statkach powietrznych oraz sposób badania lekarskiego i oceny tej zdolności określając przepisy i instrukcje służbowe, wydane przez Ministerstwo Spraw Wojskowych dla wojskowej lotniczej służby zdrowia oraz przepisy załącznika E do konwencji urządzającej żeglugę powietrzną, podpisanej w Paryżu dnia 13 października 1919 r. (Dz. U. R. P. z 1929 r. nr 6, poz. 54).

Rozdział III.

Zakres egzaminów. [21]

§ 30. Egzaminy obejmują część teoretyczną i praktyczną.

Egzamin kandydatów na pilotów turystów. [22]

§ 31. A) Egzamin kandydatów, ubiegających się o świadectwo uzdolnienia pilota turysty II stopnia (§ 4 punkt b).

Kandydat przed przystąpieniem do egzaminu powinien wykazać, że w czasie nie krótszym niż 10 tygodni nauki latania wykonał ogółem 15 godzin lotów łącznie z lotami z instruktorem. [23]

Egzamin praktyczny polega na wykonaniu niżej określonych lotów próbnych, podczas których kandydat powinien być tylko sam na samolocie: [24]

a) Próba wysokości i lotu szybowego: kandydat powienien wykonać lot bez lądowania, trwający nie mniej niż godzinę na wysokości co najmniej 2000 m nad miejscem odlotu. Opuszczanie się powinno być zakończone lotem szybowym po zatrzymaniu silników na wysokości 1500 m nad miejscem lądowania; lądowanie powinno się odbyć bez zapuszczenia w ruchu silnika w promieniu co najwyżej 150 m od punktu, wyznaczonego zgóry przez egzaminatorów. [25]

b) Próba zręczności: kandydat powinien wykonać lot bez lądowania dookoła dwóch masztów lub dwóch znaków kotwicznych, umieszczonych w odległości 500 m jeden od drugiego, z zatoczeniem pięciu ósemek i z wykonaniem każdego skrętu około jednego z dwóch masztów lub znaków kotwicznych. Lot ten powinien odbywać się na wysokości mniejszej niż 200 m nad ziemią lub wodą. Lądowanie powinno być dokonane:

1) z całkowitym zatrzymaniem silnika lub silników przed zetknięciem się samolotu z ziemią lub wodą;

2) z zatrzymaniem samolotu w odległości mniejszej niż 50 m od punktu wyznaczonego przed wzlotem przez samego kandydata.

c) Próby dodatkowe dla samolotów wodnych:

1) godzinny lot wzdłuż szlaku wyznaczonego nad wodą; [26]

2) lądowanie na powierzchni wody spokojnej;

3) lądowanie przy fali 0,75 m.

Przedmiotem egzaminu teoretycznego są: prawo lotnicze i rozporządzenia wykonawcze do niego; znajomość prawodawstwa lotniczego międzynarodowego; zasadnicze pojęcia z dziedziny żeglugi powietrznej; ogólna znajomość silników; ogólne pojęcia z dziedziny nawigacji; odczytywanie map; ogólne pojęcia z dziedziny meteorologii.

B) Egzamin kandydatów na pilotów turystów I-go stopnia (§ 4 punkt a).

Kandydat przed przystąpieniem do egzaminu powinien wykazać, że w czasie nie krótszym niż 3 miesiące wykonał 25 godzin lotów samodzielnych.

Zakres egzaminu teoretycznego i praktycznego jest ten sam jak wyżej pod A.

---

21) P. nadto obowiązujący obecnie w ruchu lotniczym międzynarodowym tekst francuski załącznika E do Konwencji Lotniczej Paryskiej z 1919 r.

22) P. nadto instrukcja o szkoleniu i doskonaleniu pilotów turystycznych oraz instrukcja szkolenia w szybownictwie (Dz. Urz. M. K. z 1937 r. nr 17, poz. 121 i 122).

23) Zakres egzaminów na pilotów szybowcowych— p. § 10 ust. (3) rozporz. z dnia 8 września 1937 r. o lotnictwie szybowcowym (przedruk Dz. Urz. M. K. z 1937 r. nr 53 część C) oraz wspomniana w komentarzu 21) wyżej instrukcja szkolenia w szybownictwie.

24) Według postanowień obowiązującego tekstu francuskiego zał. E. do Konwencji Lotniczej Paryskiej z 1919 r. w czasie egzaminu praktycznego powinien na samolocie znajdować się barograf, a barogramy z lotów egzaminacyjnych powinny być podpisane przez egzaminatorów i dołączone do sprawozdania ogólnego z przebiegu egzaminu.

25) Według postanowień tekstu zał. E., o którym mowa w komentarzu 23) wyżej, próba wysokości i lotu szybowego polega na wzlocie zakończonym lotem szybowym, który powinien być rozpoczęty na wysokości co najmniej 600 m ponad lotniskiem, z wyłączeniem silnika (ów) lub zredukowaniem całkowitym dopływu gazu. Lądowanie powinno być wykonane bez dodawania dopływu gazu lub włączenia silników w promieniu najwyżej 150 m od punktu uprzednio wyznaczonego przez egzaminatorów na lotnisku.

26) W postanowieniach oąecnych tegoż tekstu zał. E. próby dodatkowe dla samolotów wodnych nie są przewidziane.

Kandydat, mający świadectwo uzdolnienia drugiego stopnia, jest zwolniony od egzaminu praktycznego.

Egzamin kandydatów na pilotów komunikacyjnych.

§ 32. Kandydat przed przystąpieniem do egzaminu powinien wykazać, że wykonał przynajmniej 100 godzin lotów na samolotach (lądowych lub wodnych), komunikacayjnych lub innych, mających jednak cechy aerodynamiczne, identyczne z samolotami komunikacyjnymi, na szlakach powietrznych, pokrywających się mniej więcej z szlakami komunikacyjnymi.

Jeżeli kandydat nie ma pełnych 100 godzin lotów, powinien przed otrzymaniem świadectwa uzdolnienia dopełnić liczbę godzin lotów do 100. Loty dopełniające powinny być wykonane na samolocie (lądowym lub wodnym) komunikacyjnym w charakterze drugiego pilota przy sterze.

Jeżeli przed ukończeniem 100 godzin lotu, samolot (lądowy lub wodny) z winy kandydata ulegnie wypadkowi, pociągającemu potrzebę dokonania znacznych napraw, komisja egzaminacyjna może, w zależności od okoliczności i skutków wypadku, zezwolić kandydatowi na wykonanie pewnej dodatkowej ilości godzin lotów.

Przedmiotem egzaminu teoretycznego, który odbywa się przed egzaminem praktycznym (wyszczególnionym w punkcie 1 grupy B rozdział I załącznika E do konwencji urządzającej żeglugę powietrzną, podpisanej w Paryżu w dniu 13 października 1919 r., a ogłoszonej w Dz. U. R. P. z r. 1929 nr 6, poz. 54) są: [27])

a) wiadomości o samolotach: teoretyczna znajomość praw oporu powietrza i działania jego na powierzchnię skrzydeł i na płaty ogona, na stery kierunkowe i stery wysokości oraz na śmigła; znajomość przeznaczenia różnych części samolotu i przyrządów pokładowych; montowanie samolotów i ich części, próba dokonania regulacji;

b) wiadomości o silnikach: znajomość zasad budowy silników spalinowych i przeznaczenia ich części, wiadomości ogólne o budowie, montowaniu, naprawie i charakterystyce silników lotniczych; przyczyny złego funkcjonowania silników przyczyn zatrzymania się silników, próba dokonania bieżącej naprawy;

c) przepisy z dziedziny żeglugi powietrznej; przepisy o światłach i sygnałach, przepisy polskie i międzynarodowe o żegludze powietrznej; przepisy celne, o transportach zabronionych; o strefach zakazanych przepisy o ruchu, przepisy o załodze i księgach pokładowych, przepisy radiotechniczne i meteorologiczne;

d) wiadomości o nawigacji: odczytywanie map lotniczych, znajomość kompasu, jego wmontowywanie na statku powietrznym i poprawki kompasu; działanie wiatru na statek powietrzny; kierunek właściwy statku powietrznego; kąt drogi; derywacja; szybkość aerodynamiczna (względna), szybkość bezwzględna, trójkąt szybkości; zasadnicze wiadomości meteorologiczne;

e) wiadomości o samolotach wodnych; lot nad wodą; pozycja równowagi wodnopłatowca zatrzymanego; start i lądowanie podczas pogody, niepogody, fal, mgły, prądów morskich, przypływu lub odpływu; odczytywanie map morskich; przepisy o unikaniu zderzenia się na morzu; przepisy o używaniu sygnałów ratunkowych.

Pilot, mający świadectwo uzdolnienia, wydane przez właściwą władzę wojskową (§ 15 punkt b), składa egzamin teoretyczny tylko z przedmiotów, wyszczególnionych w punkcie c).

Egzamin praktyczny pilota, wymienionego w § 15 punkt b), ogranicza się do wykonania co najmniej 3 godzin lotu w charakterze samodzielnego pilota na płatowcu lub wodnopłatowcu komunikacyjnym.

Egzamin kandydatów na pilotów balonu wolnego.

§ 33. Egzamin praktyczny polega na wykonaniu przez kandydata następujących lotów próbnych:

---

[27]) Według postanowień obecnych wspomnianego w komentarzach poprzednich tekstu zał. E egzamin praktyczny polega na wykonaniu niżej podanych prób, podczas których kandydat powinien być tylko sam na samolocie, zaopatrzonym w barograf, a barogramy z lotów egzminacyjnych powinny być podpisane przez egzaminatorów i dołączone do sprawozdania ogólnego z przebiegu egzaminu:

a) **próba wysokości:** lot bez lądowania, w czasie którego samolot powinien być nie krócej niż w ciągu jednej godziny prowadzony na wysokości co najmniej 2000 m nad punktem odlotu,

b) **próby lotu szybowego i zręczności** — w takim samym zakresie, jak dla pilota turysty, przy czym kandydaci posiadający świadectwo pilota turysty próbie tej nie podlegają,

c) **próba wytrzymałości:** lot na odległości co najmniej trzystu kilometrów nad lądem lub morzem, z powrotem do miejsca odlotu, wykonany na tym samym samolocie w ciągu najwyżej ośmiu godzin; próba ta powinna obejmować dwa lądowania obowiązkowe poza lotniskiem odlotu z zatrzymaniem całkowitym silnika(ów), w miejscach wyznaczonych przez egzaminatorów; przy odlocie kandydat powinien być poinformowany o szlaku lotu oraz zaopatrzony w niezbędną mapę; egzaminujący powinni sprawdzić, czy szlak lotu był dokładnie przestrzegany,

d) **lot nocny** w czasie półgodzinnym na wysokości co najmniej 500 m nad obszarem przelatywanym, lot ten nie może być rozpoczęty wcześniej niż w dwie godziny po zachodzie słońca, a ukończony później niż na dwie godziny przed wschodem słońca; próba ta musi być wykonana podczas nocy ciemnej, jednak pod warunkiem normalnego funkcjonowania w czasie lotu oświetlenia lotniska i jego okolic,

e) **próba ślepego pilotażu,** w czasie której kandydat pod nadzorem wyznaczonego pilota egzaminatora powinien na ślepo utrzymać prawidłową linię lotu w ciągu trzydiestu minut i wykonywać potrzebne do tego ruchy sterem, posługując się wyłącznie przyrządami pokładowymi.

1) w dzień: trzech wzlotów ćwiczebnych; jednego wzlotu dokonanego pod dozorem instruktora; jednego wzlotu, podczas którego kandydat jest sam w koszu balonu;

2) w nocy: jednego wzlotu, podczas którego kandydat jest sam w koszu balonu. Każdy wzlot powinien trwać przynajmniej dwie godziny.

Przedmiotem egzaminu teoretycznego są: elementarne zasady aerostatyki i meteorologii; znajomość ogólna budowy balonów i ich części, napełniania, regulowania, postępowania przy wzlocie; znajomość przyrządów; środków ochronnych przed zimnem i na wypadek osiągnięcia znacznej wysokości; międzynarodowe przepisy o światłach i sygnałach; przepisy o żegludze powietrznej; przepisy o ruchu nad lotniskami i w ich pobliżu; wiadomości praktyczne z międzynarodowego ustawodawstwa o żegludze powietrznej; czytanie map i orientacja.

Egzamin kandydatów na pilotów sterowca.

§ 34. A) Egzamin kandydatów, ubiegających się o świadectwo uzdolnienia pilota sterowca III-go stopnia (§ 7 punkt c).

Egzamin praktyczny polega na wykonaniu następujących lotów:

a) Dwadzieścia wzlotów (w tym trzy nocne), odbytych na sterowcu; każdy wzlot powinien trwać co najmniej godzinę.

Z tej liczby wzlotów kandydat powinien przynajmniej w czterech wzlotach sam prowadzić sterowiec podczas całego wzlotu, łącznie z odlotem i lądowaniem pod dozorem dowódcy sterowca.

b) Podróż co najmniej 100 kilometrowa, — podług ustalonego zgóry planu, zakończona lądowaniem w nocy. Podróż ta winna być dokonana w obecności inspektora urzędowego na statku.

Przedmiotem egzaminu teoretycznego są: aerostatyka i meteorologia (gęstość gazów, prawo Marriotte'a i Gay Lussac'a, ciśnienie barometryczne, prawo Archimedesa, ściśliwość gazów, objaśnienie i korzystanie z informacji i map meteorologicznych); własności chemiczne i fizyczne gazów lekkich i materiałów, używanych przy budowie sterowców; teoria ogólna sterowców; własności dynamiczne ciał, będących w ruchu w powietrzu; elementarna znajomość silników spalinowych; elementarne zasady żeglugi; używanie busoli; określanie miejsca; napełnianie; układanie ładunku; regulacja; manewrowanie; ster i przyrządy.

B) Egzamin kandydatów, ubiegających się o świadectwo uzdolnienia pilota sterowca II-go stopnia (§ 7 punkt b).

Do egzaminu mogą być dopuszczeni kandydaci, którzy otrzymali świadectwo uzdolnienia pilota sterowca III stopnia i odbywali na sterowcu co najmniej czteromiesięczną służbę w charakterze pilota.

Przy egzaminie praktycznym kandydat powinien jako pilot wykonać co najmniej 10 lotów na sterowcu o pojemności ponad 6.000 m^3.

C) Egzamin kandydatów, ubiegających się o świadectwo uzdolnienia pilota sterowca 1-go stopnia (§ 7 punkt a).

Do egzaminu mogą być dopuszczeni kandydaci, którzy otrzymali świadectwo uzdolnienia pilota sterowca II-go stopnia i odbyli na sterowcu przynajmniej dwumiesięczną służbę w charakterze pilota.

Przy egzaminie praktycznym kandydat powinien jako pilot wykonać co najmniej 5 lotów na sterowcu o pojemności ponad 20.000 m^3.

Kandydat pod dozorem dowódcy powinien sam kierować sterowcem podczas całego lotu łącznie z wzlotem i lądowaniem.

Przy egzaminie teoretycznym kandydat powinien wykazać gruntowną znajomość przedmiotów, wyszczególnionych w grupie A) niniejszego paragrafu.

Byli piloci sterowców wojskowych, posiadający świadectwa uzdolnienia, wydane przez właściwą władzę wojskową, mogą otrzymać świadectwa uzdolnienia bez złożenia egzaminów (z zachowaniem postanowień § 7 niniejszego rozporządzenia).

Egzamin kandydatów na nawigatorów.

§ 35. A) Egzamin kandydatów, ubiegających się o świadectwo uzdolnienia nawigatora II-go stopnia (§ 8 punkt b). [28])

Kandydat przed przystąpieniem do egzaminu powinien wykazać, że wykonał przynajmniej 40 godzin lotów jako pilot albo obserwator samolotu (lądowego lub wodnego) lub sterowca. [29])

Kandydat może być dopuszczony do egzaminu teoretycznego chociaż warunku, wspomnianego w ustępie poprzednim nie wypełnił, jednak, w razie złożenia egzaminu z wynikiem dodatnim, otrzyma świadectwo uzdolnienia nawigatora II-go stopnia dopiero po wypełnieniu tego warunku. [30])

Przedmiotem egzaminu teoretycznego są:

---

[28]) P. okólnik w sprawie dopuszczenia do egzaminów na nawigatorów (Dz. Urz. M. K. z 1938 r. nr 21, poz. 210).

[29]) Według obowiązującego tekstu francuskiego zał E. do Konwencji Lotniczej Paryskiej z 1919 r. wymagane w komentowanym ustępie minimum godzin lotów zostało obecnie podniesione do 50 godzin.

[30]) Wspomniany w komentarzu poprzednim tekst zał. E. nie przewiduje ułatwienia, o którym mowa w ustępie komentowanym.

1) Wiadomości ogólne z mechaniki: [31])
a) znajomość istniejących typów statków powietrznych, ich zasad oraz części zasadniczych;
b) znajomość ogólnych zasad mechaniki w zastosowaniu do żeglugi; działanie sił; środek ciężkości; szybkość, szybkość aerodynamiczna względna, szybkość bezwzględna; prawo Archimedesa; utrzymywanie się statków powietrznych w powietrzu; opór powietrza, wysiłek normalny i wysiłek wypadkowy w locie i przy wznoszeniu się;
c) znajomość: typów silników, używanych w lotnictwie; zasad ich działania; środków zapobiegawczych przed wypadkami; uszkodzeń i napraw mniejszych, zużycia i promienia działania. Znajomość przyrządów ratunkowych, spadochronów, pływaków i pasów ratunkowych.

2) Wiadomości ogólne z meteorologii i żeglugi:
a) **meteorologia:** zasadnicze zjawiska atmosferyczne, ich przyczyny, ciśnienie atmosferyczne, wilgotność, temperatura; stany ogólne i ich zmiany; chmury, ich formy i typy, wiatry; badanie i używanie map i komunikatów meteorologicznych; zasady przewidywań pogody przed podróżą; wiadomości klimatologiczne;
b) **żegluga:** forma powierzchni ziemi; spółrzędne geograficzne; bieguny, równik, równoleżniki, szerokości, południki, długości; mapy lądowe i morskie geograficzne i topograficzne oraz ich odczytywanie; busola, odchylenie i nachylenie, południk magnetyczny; droga, odczytywanie kątów na busoli i poprawki; kompensacja busoli (teoretycznie i praktycznie); obliczanie azymutów; magnetyzm ziemski, odchylenie, mapy odchylenia, oddziaływania żelaza statku na kompas, odchylenia, zboczenia; żegluga z uwzględnieniem drogi przebytej; obliczanie względne szybkości zboczenie statku powietrznego tablice poprawek; chronometry, poprawki i porównania; sekstanty, regulowanie ich; Nautical Almanac; określanie punktu zapomocą obliczania kątów i wysokości gwiazd; żegluga powietrzna po łuku wielkiego koła; przyrządy do żeglugi powietrznej; działanie wiatru na statek, lot z wiatrem i bez wiatru, kierunek właściwy, droga właściwa, szybkość bezwzlgędna, szybkość w stosunku do ziemi; orientacja według punktów orientacyjnych.

3) Wiadomości z astronomii praktycznej: obroty rzeczywiste i pozorne ciał niebieskich; widok różnych części sklepienia niebieskiego; kąt godzinowy, czas średni, czas rzeczywisty, czas astronomiczny; kształt i wymiary ziemi; globusy i mapy nieba; metody określania długości, szerokości, czasu i azymutu. [32])

4) Wiadomości ogólne; przepisy ogólne o żegludze lotniczej i morskiej; międzynarodowe prawodawstwo lotnicze; alfabet Morse'a (nadawanie 40 znaków na minutę na słuch lub optycznie i odbiór w tym samym zakresie).

Egzamin praktyczny polega na wykonaniu lotu na dystansie 100 km. Podczas lotu kandydat posługuje się jedynie kompasem i zegarkiem. Odcinek lotu wyznacza komisja egzaminacyjna. [33])

B) Egzamin kandydatów, ubiegających się o świadectwo uzdolnienia nawigatora I-go stopnia (§ 8 punkt a).

Do egzaminu mogą być dopuszczeni kandydaci, którzy otrzymali świadectwo uzdolnienia nawigatora II-go stopnia.

Kandydat przed przystąpieniem do egzaminu powinien wykazać, że jako nawigator samolotu (lądowego lub wodnego) lub sterowca wykonał 100 godzin lotów, a w tem 25 godzin lotów nocnych. [34])

Kandydat może być dopuszczony do egzaminu teoretycznego chociaż warunku, wspomnianego w ustępie poprzednim nie wypełnił; jednak, w razie złożenia egzaminu z wynikiem dodatnim, otrzyma śwadectwo uzdolnienia nawigatora I-go stopnia dopiero po wypełnieniu tego warunku. [35])

Przedmiotem egzaminu teoretycznego są:
a) Matematyka i żegluga ogólna: zasady trygonometrii płaskiej i sferycznej; używanie tablic logarytmicznych i trygonometrycznych; ruch prostolinijny, szybkość, przyśpieszenie, składowe szybkości, ciała stałe, przeniesienie, ruch wirowy, szybkość kątowa; statyka; siły; składanie sił pod kątem i równoległych;

---

[31]) Omawiany wyżej tekst zał. E. nie przewiduje obecnie egzaminu teoretycznego z dziedziny wiadomości ogólnych z mechaniki.

[32]) Wspomniany wyżej tekst zał. E. nie przewiduje egzaminu z astronomii praktycznej.

[33]) Omawiany tekst zał. E. nie przewiduje obecnie egzaminu praktycznego w postaci lotu na dystansie 100 km, natomiast przewiduje wykazanie się dobrą znajomością lotnicznej sygnalizacji optycznej oraz umiejętnością posługiwania się tą sygnalizacją, jak również dobrą znajomością różnych metod prowadzenia statków powietrznych zapomocą radiostacji lotniczych zwykłych i radiogoniometrycznych, zarówno lądowych, jak i pokładowych, znajomość dokonywania pomiarów radiogoniometrycznych oraz kodów radiowych.

[34]) Według francuskiego tekstu zał. E., wymagane w komentowanym ustępie minimum godzin lotu zostało obecnie podniesione do 200 godzin, w czym 15 godzin lotów nocnych, wykonanych przez kandydata w charakterze nawigatora.

[35]) Obowiązujący tekst francuski załącznika E nie przewiduje obecnie tego ułatwienia, natomiast wymaga by dopuszczanie do egzaminu było uzależnione od wykonywania czynności nawigatora II stopnia co najmniej w przeciągu jednego roku.

momenty; pary sił; równowaga ciał stałych; dynamika, masa, bezwładność, ruch punktu poddanego sile stałej, siła wirowa, praca, para sił, twierdzenie sił, praca motoru; opór bierny, jednostka pracy; moc, jednostka mocy; własności doświadczalne żyroskopu; pojęcia aerodynamiczne, opór przy poruszaniu się; spadanie; nośność KX i KY; moc; pojęcia o silnikach i śmigłach; zmiana mocy na różnych wysokościach, moment silnika i moment oporu; działanie statków wielosilnikowych; pojęcia optyczne; światło, szybkość światła, odbicie, załamanie, przyrządy optyczne i ich używanie w żegludze.

b) Meteorolofia: opisy i używanie przyrządów meteorologicznych na ziemi i na statku, odczytywanie i poprawki barometryczne; zmiany temperatury na wysokości; rozkład ciśnień; mapy pogody, izobary, cyklony, antycyklony, ich formowanie się i poruszanie się; wiatr, rozkład wiatrów w zależności od ciśnienia, wiatry panujące, wiatry możliwe, siła wiatru i zmiany na wysokości, wiatry regularne, mussony etc.; zaburzenia atmosferyczne; huragan, cyklon, tajfun, znaki ostrzegawcze, porywy wiatru, strefy spokojne; grad; tornado; trąby, burze; znajomość chmur: typ, forma, wysokość, sposób powstania, zastosowanie badania chmur do żeglugi powietrznej; mgła, deszcz, burza, rozkład ogólny elektryczności w atmosferze; rozdział geograficzny opisu klimatologii; związek pomiędzy rodzajem gruntu, a jego ogólnym wyglądem; organizacja służby meteorologicznej, badania i dokumenty meteorologiczne, ich użycie, przewidywanie pogody dla żeglugi powietrznej, obserwacje czynione w czasie lotu, sposób prowadzenia dziennika meteorologicznego.

c) Astronomia i nawigacja: podział ciał niebieskich, ruch pozorny ciał niebieskich, prawo ruchu dziennego; rozmaite postacie sfery niebieskiej; globus i mapy globalne; ruch pozorny słońca, orbita pozorna słońca, pory roku; zmiana dnia i nocy w zależności od strefy; studia o księżycu, ruch pozorny, fazy; pojęcia atmosferyczne; wznoszenie się proste i odchylenia: odległość zenitalna i kąt godzinowy, równanie czasu, czas średni, czas prawdziwy, czas gwiazdowy; horyzont pozorny, horyzont prawdziwy, horyzont sztuczny, ciśnienie, załamanie promieni, paralaksa, pół-diametr, używanie sekstantu, regulowanie, sekstant poziomy, sekstant żyroskopiczny, poprawka wysokościowa; używanie map żeglarskich; znajomość pogody; używanie chronometru, regulowanie; obliczanie odległości planety, obliczanie szerokości geograficznej, obliczanie azymutu, wysokości; wybór miejsca na lądowanie; formy i wymiary ziemi; projekcje, mapy żeglugi powietrznej, mapy normalne ogólne i światowe, mapy morskie, mile morskie, zasadnicze problemy żeglugi w stosunku do ziemi; loksodromia, ortodromia i kąt drogi obranej, odległość ortodromiczna pomiędzy dwoma punktami, żegluga mieszana; teoria poprawek kompasów, środki zapobiegawcze na statkach, mających urządzenie elektryczne.

d) Eletkryczność, radio i radiogoniometria: wiadomości ogólne o elektryczności i magnetyzmie; elektrostatyka, kondensatory, prądy stałe i zmienne, wpływy siły, zjawiska indukcji i samoindukcji, transformatory z lamp łukowych rozżarzonych, montowanie ich, telegraf Morse'a, telofon, mikrofon, motory elekse a, telefon, mikrofon, motory elektryczne i dynamolotnicze; prądy oscylujące, właściwości ogólne, długość fali, sprzężenie; prądy przenoszone i odbieranie, wykorzystanie pożyteczne, zjawisko rezonansu elektrycznego, detektory telefoniczne i kryształkowe, amplifikacja; radiogoniometria; własności ramy orientacyjnej (kierunkowej), metody maxymalne, omyłki, zastosowanie w żegludze powietrznej. [36])

e) Wiadomości ogólne jak przy egzaminie kandydatów ubiegających się o świadectwo uzdolnienia nawigatora II-go stopnia.

Egzamin praktyczny Kandydat wykonywa w charakterze nawigatora:

a) lot próbny w dzień na dystansie nie mniejszym niż 200 km, zmieniając 2 razy kierunek drogi, raz bez kompasu według mapy, drugi raz z kompasem bez mapy; w czasie lotu próbnego kandydat powinien dokonać pomiarów szybkości;

b) lot próbny w nocy na dystansie nie mniejszym niż 200 km, orientując się częściowo według świateł, częściowo zapomocą pomiarów radiogoniometrycznych, jeżeli wykonanie pomiarów jest możliwe.

W czasie lotu kandydat obserwuje jedną z gwiazd, a po wylądowani uoblicza jej odległość.

Jeżeli nie można wykonać całkowicie lub częściowo prób praktycznych, kandydat powinien być poddany dodatkowo egzaminowi w ten sposób, aby wykazał umiejętności praktyczne w warunkach, zbliżonych do warunków, jakie istnieją na pokładzie statku powietrznego. [37])

---

[36]) Obecny tekst francuski zał. E. egzaminu tego nie przewiduje.

[37]) Obowiązujący tekst francuski zał. E. nie przewiduje prób praktycznych, o których mowa w ustępach komentowanych.

Egzamin kandydatów na mechaników pokładowych.

§ 36. Kandydat przed przystąpieniem do egzaminu powinien wykazać, że jako pasażer latał na statkach przez 40 godzin.

Przedmiotem egzaminu teoretycznego są: zasady aerodynamiki i samolotów; teria silników spalinowych; zapalanie; rozdzielanie; gaźnik; opis pewnego oznaczonego typu silnika; przepisy zapuszczania; utrzymanie statku powietrznego w hangarze i na międzylądowaniach, przechowywanie statku powietrznego.

Egzamin praktyczny: kandydat powinien wykonać sam w terminie, oznaczonym przez komisję egzaminacyjną, pracę ślusarską oraz wykazać umiejętność naprawy uszkodzeń statku powietrznego i silnika, powinien wyregulować silnik, uruchomić go, rozebrać i złożyć, przeprowadzić drobne naprawy bieżące silnika lub statku powietrznego oraz umieć wyregulować organy sterowania i skrzydła według danych wskazówek regulacyjnych.

Egzamin kandydatów na radiooperatorów pokładowych.

§ 37. Egzamin dzieli się na dwie części:
a) egzamin ustny obejmuje: przepisy krajowe i międzynarodowe lotnicze oraz przepisy o radiotelegrafii (radiofonii) litniczej; pojęcia zasadnicze z aerotechniki, podział statków powietrznych; ogólne pojęcie o silnikach, zapuszczanie ich, środki zapobiegawcze przeciw niebezpieczeństwu; [38])
b) egzamin praktyczny: montaż i opis radioaparatów, używanych w lotnictwie. [39])

Paza tym kandydat przed przystąpieniem do egzaminu winien wykazać, że wykonał co najmniej 20 godzin lotu w charakterze pasażera, a przy egzaminie wykonać jedną próbę nadawania i odbioru ze statku powietrznego z wynikiem dodatnim. [40])

W świadectwie uzdolnienia radiooperatora powinna być wyszczególniona kategoria radiooperatora, zgodna z kategorią wymienioną w zaświadczeniu (cerytfikacie) wydanym przez Ministerstwo Poczt i Telegrafów oraz systemy i typy aparatów radiotechnicznych, których dokładną znajomość wykazał kandydat w czasie egzaminu. Jeżeli radiooperator zostanie przydzielony do wykonania czynności na statku powietrznym, na którym znajduje się typ radioaparatu niewyszczególniony w świadectwie, powinien zdać egzamin dodatkowy ze znajomości uruchamiania i regulacji tego radioaparatu.

Rozdział IV.

O egzaminach i składzie komisji egzaminacyjnej.

§ 38. Podania o dopuszczenie do egzaminu należy wnosić do Ministerstwa Komunikacji, które orzeka o dopuszczeniu do egzaminu, jego terminie i o składzie komisji. [41])

Do podania, sporządzonego według załączonego wzoru nr 2, o dopuszczenie do egzaminu oraz o wydanie świadectwa uzdolnienia i upoważnienia (licencji) należy dołączyć:
a) metrykę urodzenia, oraz dowód stwierdzający obywatelstwo polskie;
b) świadectwo ukończenia szkoły lotniczej lub fachowych kursów lotniczych, a dla kandydatów na radiooperatorów pokładowych, zaświadczenie (certyfikat), wydane przez Ministerstwo Poczt i Telegrafów;
c) świadectwo moralności, wystawione nie wcześniej niż w ostatnich 3 miesiącach przed wniesieniem podania;
d) wyciąg z dziennika lotów wydany przez zatwierdzonc szkołę lotniczą lub poświadczony przez właściwe władze lotnicze, cywilne lub wojskowe;
e) krótki życiorys;
f) 3 fotografie.

§ 39. Komisja egzaminacyjna przy Ministerstwie Komunikacji składa się z przewodniczącego i 4 członków.

Przewodniczącego oraz członków komisji egzaminacyjnej wyznacza Minister Komuniakcji na okres dwóch lat kalendarzowych z pośród.
a) urzędników Wydziału Lotnictwa Cywilnego *) Ministerstwa Komunikacji, posiadających wyższe wykształcenie,
b) oficerów lotnictwa za zgodą Ministra Spraw Wojskowych oraz
c) członków Aeroklubu w porozumieniu z zarządem tego klubu.

---

38) Według obowiązującego obecnie tekstu francuskiego zał. E. egzaminy na radiooperatorów pokładowych są różne w zależności od stopnia świadectwa radiooperatora, o uzyskanie którego ubiega się kandydat.

39) Obowiązujący tekst francuski zał. E. uzależnia wydanie świadectw:
a) **radiooperatora pokładowego (radiotelefonisty)** od wykonania 10 godzin lotów w charakterze radiotelefonisty,
b) **radiooperatora pokładowego (radiotelegrafisty)** 3 klasy — od wykonania 10 godzin lotów w charakterze radiotelegrafisty 3 klasy,
c) **radiooperatora pokładowego (radiotelegrafisty)** 2 klasy — od wykonania 20 godzin lotów w charakterze radiotelegrafisty 2 klasy,
d) **radiooperatora pokładowego (radiotelegrafisty)** 1 klasy — od wykonania 70 godzin lotów w chrakterze radiotelegrafisty 1 klasy, z tym że zalicza się do tego dwadzieścia godzin lotów wykonanych dla otrzymania świadectwa pod c) wyżej.

40) P. rozporz. Ministra Poczt i Telegrafów z dnia 2 lipca 1937 r. o świadectwach operatorów radiowych (przedruk Dz. Urz. M. K. z 1937 r. nr 43 część C, str. 545) oraz obwieszczenie tegoż Ministra z dnia 1 grudnia 1937 r. w sprawie programów egzaminów ustnych dla uzyskania świadectwa operatorów radiowych (przedruk Dz. Urz. M. K. z 1938 r. nr 21 część C, str. 398).

41) P. okólniki w sprawie formalności przy ubieganiu się o wydanie lub przedłużenie ważności dokumentów członka załogi (Dz. Urz. M. K. z 1937 r. nr 2, poz. 4 i z 1938 r. nr 21, poz. 210).

*) Obecnie Departamentu Lotnictwa Cywilnego.

Na przewodniczącego komisji egzaminacyjnej może być wyznaczony tylko inżynier lotnictwa.

Kolejność egzaminowania oznacza przewodniczący.

§ 40. Egzamin teoretyczny pisemny odbywa się w lokalu urzędowym pod nadzorem jednego z członków komisji egzaminacyjnej lub urzędnika Wydziału Lotnictwa Cywilnego Ministerstwa Komunikacji.

Kandydat, po ukończeniu wypracowania, przed opuszczeniem lokalu urzędowego, oddaje je urzędnikowi, sprawującemu nadzór, który stwierdza na wypracowaniu czas rozpoczęcia i ukończenia wypracowania i zabezpiecza wypracowanie przez opieczętowanie.

Egzamin teoretyczny pisemny można przeprowadzać dla kilku kandydatów jednocześnie.

§ 41. Zakres egzaminów jest wyszczególniony w rozdziale III niniejszego rozporządzenia.

Egzamin teoretyczny odbywa się przed egzaminem praktycznym.

§ 42. Na podstawie niedostatecznego wyniku z częśic teoretycznej egzaminu, komisja egzaminacyjna wyklucza kandydata od zdawania egzaminu praktycznego i uznaje wynik ogólny za „niedostateczny".

W przeciwnym razie i po złożeniu egzaminu praktycznego komisja egzaminacyjna stwierdza wynik z równomiernym uwzględnieniem teoretycznego i praktycznego egzaminu.

Wynik egzaminu oznacza się oceną:

1) „bardzo dobry", jeżeli kandydat wykazał wybitną i bardzo dokładną znajomość teoretyczną i praktyczną przedmiotów egzaminacyjnych;
2) „dobry", jeżeli kandydat wykazał dokładną znajomość teoretyczną i praktyczną;
3) „niedostateczny", jeżeli wiadomości kandydata nie są wystarczające.

W razie niedostatecznego wyniku egzaminu komisja oznacza termin powtórzenia egzaminu. Termin nie może być krótszy niż 6 miesięcy, nie dłuższy zaś niż rok. Egzamin teoretyczny może być składany trzykrotnie, egzamin zaś praktyczny powinien być wykonany ściśle według postanowień konwencji urządzającej żeglugę powietrzną, podpisanej w Paryżu w dniu 13 października 1919 r. (Dz. U. R. P. z r. 1929 nr 6, poz. 54—załącznik E, rozdział I, uwagi str. 144).

Uchwały komisji egzaminacyjnej zapadają większością głosów i są ostateczne. Ostatni daje głos przewodniczący.

§ 43. Z przebiegu egzaminów sporządza się protokół, do którego wpisuje się skład komisji egzaminacyjnej, tematy egzaminu pisemnego, pytania egzaminu ustnego, wykonane prze kandydata próby lotów i prace praktyczne, oceny: wypracowania, odpowiedzi, prób i prac, tudzież uchwały komisji co do wyniku egzaminu.

§ 44. Jako dowód złożenia egzaminu otrzymuje kandydat świadectwo, wystawione przez komisję według załączonego wzoru nr 4. [42])

Świadectwo ma być podpisane przez przewodniczącego i członków komisji oraz zaopatrzone pieczęcią Ministerstwa Komunikacji.

§ 45. Jeżeli kandydat przedstawi świadectwo złożenia egzaminu w zakresie, określonym w rozdziale III niniejszego rozporządzenia, w państwowej szkole lotniczej lub prywatnej, koncesjonowanej przez właściwą władzę państwową, jak również z ukończenia fachowych kursów lotniczych, zatwierdzonych przez Ministra Komunikacji, Minister Komunikacji może w porozumieniu z Ministrem Spraw Wojskowych zwolnić go w całości lub częściowo od egzaminu, ustanowionego niniejszym rozporządzeniem.

Rozdział V.

Postanowienia końcowe. [43])

§ 46. Przepisy niniejszego rozporządzenia nie stosuje się do załóg wojskowych statków powietrznych.

§ 47. Rozporządzenie niniejsze wchodzi w życie z dniem ogłoszenia.

Minister Komunikacji: *Kühn*

Minister Spraw Wojskowych: *J. Piłsudski*

Minister Spraw Wewnętrznych: *Sławoj Składkowski*

---

[42]) P. również § 10 ust. (4) rozporz. z dnia 8 września 1937 r. o lotnictwie szybowcowym (Dz. Urz. M. K. z 1937 r. nr 53 część C, str. 708).

[43]) Rozciągnięcie mocy obowiązującej komentowanego rozporządzenia na lotnictwo szybowcowe—p. § 9 rozporz. o lotnictwie szybowcowym, powołanego w komentarzu 42) wyżej.

Okładka (kolorowa).

10 cm.

15 cm.

Wzór Nr 1 do § 11 rozp Min. Komunikacji z dnia 8 lutego 1929 r. (poz. 323).

RZECZPOSPOLITA POLSKA
REPUBLIQUE POLONAISE

MINISTERSTWO KOMUNIKACJI

Lotnictwo Cywilne
Ministère des Communications Aéronautique Civile

ŚWIADECTWO
UZDOLNIENIA I UPOWAŻNIENIE
BREVET D'APTITUDE ET LICENCE DE

....

....

Wydane stosownie do postanowień polskiego prawa lotniczego z dnia 14 marca 1928 roku i Międzynarodowej Konwencji Lotniczej z dnia 13 października 1919 roku.

Délivrés conformément aux stipulations de la loi du 14 mars 1928 et de la Convention portant réglementation de la navigation aérienne en date du 13 octobre 1919.

(*Str. 1 czysta*).

(*Str. 3 czysta*).

(*Str. 8 czysta*).

(*Str. 9 czysta*).

(*Str. 10 czysta*).

(*Str. 12 czysta*).

(*Str. 4 .*

Upoważnienie
Licence 1

UPOWAŻNIENIE
Licence

Fotografia posiadacza
Photographie du titulaire

Wymiar głowy powinien wynosić co najmniej 1 cm.

Podpis posiadacza
Signature du titulaire

Upoważnienie ....
La licence de

.... portant

Nr .... z dnia .... 19 .... zostało wydane
le No en date du a été délivrée

P
à M ....

do wykonywania czynności ....
qui est autorisé à

....

Upoważnienie niniejsze jest ważne do dnia 19
La présente licence est valable jusqu'au

W .... , dnia 19
A , le

M. P.
Cachet

Podpis
Signature :

(*Str. 5*).

Upoważnienie
Licence 2

UPOWAŻNIENIE
Licence

Stan cywilny Etat-civil	Rysopis Signalement
Nazwisko Nom	Wzrost Taille ....
Imię Prénom	Twarz Visage ....
Przynależn. państw. Nationalité	Włosy Cheveux ....
Miejsce urodzenia Lieu de naissance	Oczy Yeux ....
....	Znaki szczególne Signes particuliers ....
Data urodzenia Date de naissance	....
Miejsce zamieszkania Domicile	....
....	....

(*Str. 6*).

Upoważnienie 3
Licence

(*Str. 7*).

Upoważnienie 4
Licence

PRZEDŁUŻENIA WAŻNOŚCI UPOWAŻNIENIA

Renouvellements de la licence

Badanie lekarskie / Examen Médical	
Data / Date	Wyniki / Resultats

Upoważnienie ważne / Licence valable		Podpis i pieczęć właściwej władzy / Signature ou timbre de l'autorité compétente
Od / Du	Do / Au	

(*Str. 2*).

1

ŚWIADECTWO UZDOLNIENIA

Brevet d'aptitude

Fotografia posiadacza
Photographie du titulaire

Wymiar głowy powinien wynosić co najmniej 1 cm

Podpis posiadacza
Signature du titulaire

Świadectwo uzdolnienia
Le brevet d'aptitude de ....

.... portant

Nr .... z dnia .... 19 ...... zostało wydane
le No en date du a été délivré

P ....
à M

....

na ....

W ...., dnia .... 19 ......
A , le

M. P.
Cachet

Podpis:
Signature:

(*Str. 11*).

2

ŚWIADECTWO UZDOLNIENIA

Brevet d'aptitude

Stan cywilny / Etat-civil	Rysopis / Signalement
Nazwisko / Nom	Wzrost / Taille ....
Imię / Prénom	Twarz / Visage ....
Przynależn. państw. / Nationalité	Włosy / Cheveux
Miejsce urodzenia / Lieu de naissance	Oczy / Yeux ....
....	Znaki szczególne / Signes particuliers
Data urodzenia / Date de naissance	....
....	....
Miejsce zamieszkania / Domicile	....
....	....

Objaśnienie do wzoru nr 1 do § 11.

I. Strona zewnętrzna górnej okładki książeczki.

1. Na liniach kropkowanych należy wpisać jedną z kategoryj członków załogi:
   1) pilota turysty I lub II stopnia
      de pilot d'avions de tourisme I ou II classe
   2) pilota komunikacyjnego
      de pilote d'avions de transport public
   3) pilota bolonu wolnego
      de pilote de ballons libres
   4) pilota sterowca I, II lub III stopnia
      de pilote de diregeables I, II ou III classe
   5) nawigatora I lub II stopnia
      de navigateur normal ou supérieur
   6) mechanika pokładowego
      de mécanicien d'aéronef
   7) radiooperatora pokładowego
      de radiooperateur d'aéronef

II. Pierwsza kartka książeczki i ostatnia kartka książeczki.

Objaśnienia:

1) na linii kropkowanej po słowie "świadectwo uzdolnienia" należy wpisać jedną z kategoryj członkow załogi, wyszczególnionych w objaśnieniu do strony zewnętrznej górnej okładki książeczki;

2) na linii kropkowanej po słowie „na" należy wpisać jedno z określeń następujących:

a) dla pilota tarysty (typy należy wyszczególnić)	— „następujące typy samolotów" pour le types d'appareils suivants
b) dla pilota komunikacyjnego (typy należy wyszczególnić)	— „następujęce typy samolotów" pour le types d'appareils suivants
c) dla pilota sterowca (typy należy wyszczególnić	— „następujące typy sterowców" pour les types de diregeables suivants
d) dla radiooperatorów (typy należy wyszczególnić)	— „następujące typy radjoaparatów" pour les types d'appareils de T. S. F. suivants;

3) przy innych kategoriach członków załogi nic się nie wpisuje.

III. Objaśnienia do drugiej i trzeciej kartki książeczki.

1) Na linii kropkowanej po słowie: „Upokażnienie" należy wpisać jedną z kategoryj członków załogi, wyszczególnionych w objaśnieniach do wzoru świadectwa uzdolnienia.

2) Na liniach po słowach: „do wykonywania czynności" należy wpisać wyszczególnienie w/g wzorów następujących:

a) pilota samolotów turystycznych typu:....
   (wymienić typy)
   à piloter les types d'appareils suivants:
b) pilota samolotów komunikacyjnych typu: . . . . .
   (wymienić typy)
   à piloter les types d'appareils suivants:
c) pilota wszelkiego rodzaju balonów wolnych:
   à piloter tous les types de ballons libres:
d) pilota sterowców typu: . . . wymienić typy)
   à pilcter les types de dirgeables suivants:
e) nawigatora na pokładzie wszystkich statków powietrznych (I lub II stopnia)
   à remplir les fonctions d'officier navigateur à bord de tout aéronef (I ou II classe)
f) mechanika pokładowego na pokładzie wszystkich statków powietrznych
   à remplir les fonctions de mécanicien à bord de tout aéronef
g) radiooperatora pokładowego na następujących typach i systemach radioaparatów (wymienić typy i systemy):
   à remplir les fonctions de radiooperateur sur les types d'appareils suivants:

Wzór Nr 2 do §§ 14 i 38 rozp. Min. Kom. z dn. 8 lutego 1929 r. (poz. 323).

Do

Ministerstwa Komunikacji
Lotnictwo Cywilne

w ....

P O D A N I E.

1) o dopuszczenie do egzaminu dla kandydatów na ....

2) o wydanie a) świadectwa uzdolnienia
   b) upoważnienia (licencji)

3) przedłużenie terminu ważności upoważnienia (licencji)

Imię i nazwisko ....
Data i miejsce urodzenia ....
Miejsce zamieszkania i adres dokładny ....
....
Obywatelstwo ....

Niniejszem upraszam:

1) o dopuszczenie mnie do egzaminu dla kandydatów na ....

2) o wydanie mi świadectwa uzdolnienia i upoważnienia (licencji) do wykonywania czynności ....

3) o przedłużenie terminu ważności upoważnienia (licencji) ....

Posiadam świadectwo uzdolnienia i upoważnienie Nr ...... wydane przez ...... dnia ...... 19.... r. do wykonywania na statku powietrznym czynności ....

....

Służbę wojskową ukończyłem i zostałem przeniesiony do rezerwy dn. ...... 19.... r. na zasadzie ....

Ostatni lot wykonałem ......
19..... r. w ....

Ukończyłem szkołę (kursy) ....
dnia ...... 19..... r. w

Wykonałem następującą ilość lotów:

Od	Do	W wojsku				Poza wojskiem				Ogólna ilość godzin	Ilość przelecianych kilometrów
		z instruktorem	samodzielnie	dziennych	nocnych	z instruktorem	samodzielnie	dziennych	nocnych		

Załączam:

1) metrykę urodzenia oraz dowód obywatelstwa polskiego,
2) świadectwo ukończenia szkoły ...... lub fachowych kursów lotniczych ......
3) świadectwo moralności,
4) wyciąg z dziennika lotów,
5) krótki życiorys,
6) 3 fotografie.

.... 19 r.

Podpis ....

Objaśnienie: a) Do podań o przedłużenie ważności upoważnienia nie załącza się metryki, świadectwa ukończenia szkoły lub kursów, życiorysu i fotografii, natomiast załączyć należy szczegółowy przebieg służby zawodowej w ostatnim okresie ważności upoważnienia.

b) Wyrazy i zdania, zbędne w podaniu, należy przekreślić.

44) Wzór ten opuszczono ze względu na ustanowienie nowego wzoru, książki zdrowia członka załogi statku powietrznego.

Wzór Nr 3 do § 26 rozp. Min. z dn. 8 lutego 1929 r. (poz. 323).

Książka zdrowia członka załogi statku powietrznego. [44])

Wzór Nr 4 do § 44 rozp. Min. Kom. z dn. 8 lutego 1929 r. (poz. 323).

L. protokółu egzaminacyjnego ....

Świadectwo.

Pan ....
(zawód) ....
poddał się w dniach ....
na podstawie art. 20 rozporządzenia Prezydenta Rzeczypospolitej z dnia 14 marca 1928 r. o prawie lotniczem (Dz. U. R. P. Nr 31, poz. 294) 45) i § 30—36 rozporządzenia Ministra Komunikacji z dnia 8 lutego 1929 r. wydanego w porozumieniu z Ministrami Spraw Wojskowych i Spraw Wewnętrznych (Dz. U. R. P. Nr 35, poz. 323) egzaminowi teoretycznemu i praktycznemu na ......

....

i złożył go z wynikiem ....

.... dnia .... 19.... r.

KOMISJA EGZAMINACYJNA
przy Ministerstwie Komunikacji

Przewodniczący Komisji:

Członkowie:

1)
2)
3)
4)

Pieczęć

Przedruk z Dz. U. R. P. z 1929 r., nr 35 poz. 323.

W Y C I Ą G

z Dziennika Ustaw R. P. z 1928 r. nr 35, poz. 323.

ROZPORZĄDZENIE PREZYDENTA RZECZYPOSPOLITEJ

z dnia 16 marca 1928 r.

o umowie o pracę pracowników umysłowych. [1])

Na podstawie art. 44 ust. 6 Konstytucji i ustawy z dnia 2 sierpnia 1926 r. o upoważnieniu Prezydenta Rzeczypospolitej do wydawania rozporządzeń z mocy ustawy (Dz. U. R. P. nr 78, poz. 443) postanawiam co następuje:

45) Obecnie Dz. U. R. P. z 1935 r. nr 69, poz. 437.

III. **Do wyciągu z Dz. U. R. P. nr 35/1928, poz. 323.**

1) P. również art. 8 ustawy o ochronie rynku pracy (przedruk Dz. Urz. M. K. z 1937 r. nr 17, część C, str. 199).

Art. 30. Po wypowiedzeniu umowy o pracę przez jedną ze stron, pracownik powinien otrzymać na swoje żądanie stosowny czas w godzinach pracy w celu szukania nowej posady co najmniej w ilości trzech dni roboczych miesięcznie, a w gospodarstwach rolnych i leśnych oraz w związanych z nimi przedsiębiorstwach w ilości sześciu dni za cały okres wypowiedzenia. Ustalenie czasu wolnego na szukanie nowej posady nastąpi w drodze porozumienia pracownika z pracodawcą.

W razie niedojścia do porozumienia decyduje obwodowy inspektor pracy, a do czasu tej decyzji pracownik ma prawo skorzystać z połowy czasu, przysługującego mu z mocy artykułu niniejszego, w terminie pozostawionym jego uznaniu, ale za uprzednim zawiadomieniem pracodawcy przynajmniej na dwa dni naprzód.

W stosunku do pracowników linii komunikacyjno-powietrznych, wodnych, kolei żelaznych, do pracowników zakładów dobra publicznego i przedsiębiorstw użyteczności publicznej, jak wodociągi, gazownie, elektrownie i tramwaje, oraz w wypadkach, w których tego rodzaju przerwanie pracy mogłoby spowodować całkowite zatrzymanie biegu przedsiębiorstwa, przepisy ust. 2 artykułu niniejszego, dotyczące poszukiwania pracy przed decyzją obwodowego inspektora pracy, nie mają zastosowania. [2]), [3])

WYCIĄG

z Dziennika Ustaw R. P. z 1929 r. nr 59, poz. 460.

ROZPORZĄDZENIE MINISTRA KOMUNIKACJI

z dnia 8 maja 1929 r.

wydane w porozumieniu z Ministrami: Spraw Wojskowych, Spraw Wewnętrznych, Przemysłu i Handlu oraz Poczt i Telegrafów o lotniczej służbie radioelektrycznej oraz o używaniu aparatów radiotechnicznych na pokładzie statków powietrznych.

Na zasadzie art. 8 ust. 2 p. a), art. 20 ust. 2, art. 36 ust. 2 oraz artykułów 37 i 85 rozporządzenia Prezydenta Rzeczypospolitej z dnia 14 marca 192 8r. o prawie lotniczym (Dz. U. R. P. nr 31, poz. 294) [1]) zarządza się co następuje:

§ 3. Służba radiotelegraficzna na statku powietrznym podlega nadzorowi ze strony dowódcy statku powietrznego lub osoby odpowiedzialnej za statek.

§ 4. Służbę radiotelegraficzną może pełnić tylko osoba, posiadająca odpowiednie świadectwo uzdolnienia i upoważnienie do pełnienia czynności radiooperatora na statkach powietrznych, przewidziane w paragrafach 3, 10 i 11 rozporządzenia Ministra Komunikacji z dnia 8 lutego 1929 r. o sposobie badania i wymaganych warunkach stanu zdrowia kandydatów na członków załogi oraz członków załogi statków powietrznych, o zakresie egzaminów teoretycznych i praktycznych, o składzie komisji egzaminacyjnej i zakresie uprawnień, wypływających ze świadectwa uzdolnienia i upoważnienia (licencji) oraz o warunkach udzielania tudzież cofnięcia i terminach ważności upoważnień (licencyj) (Dz. U. R. P. nr 35, poz. 323).

Niezależnie od powyższego radiooperator winien posiadać świadectwo wydane przez Ministra Poczt i Telegrafów, uprawniające do pełnienia czynności radiooperatora na stacjach ruchomych. [2])

§ 5. Podczas trwania podróży statku powietrznego w razie zupełnej niedyspozycji lub braku radiooperatora może dowódca statku powietrznego lub osoba odpowiedzialna za statek, wyznaczyć tymczasowo, do pełnienia służby radioeletktrycznej operatora, posiadającego zaświadczenie, upoważniające do pełnienia czynności radiooperatora, wystawione przez zagraniczny zarzad.

Jeżeli zajdzie potrzeba powierzenia służby radiotelegraficznej osobie, nieposiadającej wystarczającego zaświadczenia, to czas pełnienia tej służby winien być ograniczony do wypadków koniecznej potrzeby. Jednakże radiooperator posiadający świadectwo zagraniczne, lub osoba pełniąca chwilowo obowiązki radiooperatora na statku, powinni być zastąpieni przy pierwszej sposobności przez radiooperatora posiadającego świadectwo wymienione w § 4.

§ 6. Dowódca lub osoba odpowiedzialna za statek powietrzny, a także cały jego personel obowiązani są do przestrzegania tajemnicy korespondencji radioeletkrycznej. [3])

---

[2]) P. zarządzenie w sprawie zaliczenia nawigatorów i pilotów statków powietrznych do kategorii pracowników umysłowych (przedruk Dz. Urz. M. K. z 1934 r. nr 32, poz. 202).

[3]) P. również okólnik o pracownikach klubów lotniczych (Dz. Urz. M. K. z 1936 r. nr 43, poz. 214).

IV. **Do wyciągu z Dz. U. R. P. z 1929 r. nr 59, poz. 460.**

[1]) Obecnie Dz. U. R. P. z 1935 r. nr 69, poz. 137 (przedruk Dz. Urz. M. K. z tegoż roku nr 34, poz. 182.

[2]) P. rozporz. Min. Poczt i Telegrafów z dnia 2 lipca 1937 r. o świadectwach operatorów radiowych (przedruk Dz. Urz. M. K. nr 43, część C, str. 545) oraz obwieszczenie tegoż ministerstwa z dnia 1 grudnia 1937 r. w sprawie programów egzaminów ustnych dla uzyskania świadectw operatorów radiowych (przedruk Dz. Urz. M. K. z 1938 r. nr 21 część C, str. 398).

[3]) W sprawach kwalifikowania, egzaminów, świadectw i obowiązków radiooperatorów lotniczych obowiązują nadto:

a) postanowienia Regulaminu ogólnego radiokomunikacyjnego, dołączonego do Międzynarodowej Konwencji telekomunikacyjnej, podpisanej w Madrycie dnia 9 grudnia 1932 r. (Dz. U. R. P. z 1935 r. nr 6, poz. 33). Regulamin ten ukazał się w specjalnym osobnym wydaniu Min. Poczt i Telegrafów,

b) postanowienia regulaminów lotniczej służby radiokomunikacyjnej wydane przez Międzynarodową Komisję Żeglugi Powietrznej — CINA, tłomaczenie których na język polski nie zostało dotąd ogłoszone.

WYCIĄG

z Dziennika Ustaw R. P. z 1933 r. nr 51, poz. 396.

USTAWA

z dnia 28 marca 1933 r.

o ubezpieczeniu społecznym. [1])

Część I.

Zakres ubezpieczenia.

Rozdział pierwszy.

Art. 1. Ustawa niniejsza określa następujące rodzaje ubezpieczeń:

....

2 na wypadek niezdolności do zarobkowania lub śmierci osoby ubezpieczonej (art. 134 — 178):

a) wskutek wypadku w zatrudnieniu lub choroby zawodowej.

....

Część II.

Organizacja ubezpieczenia.

Rozdział pierwszy.

Art. 17. (1) W celu wykonywania ubezpieczenia określonego ustawą niniejszą, jak również rozporządzeniem Prezydenta Rzeczypospolitej z dnia 24 listopada 1927 r. (Dz. U. R. P. nr 106, poz. 911), tworzy się:

....

2) Zakłady ubezpieczeń społecznych, a mianowicie:

....

b) Zakład Ubezpieczenia od Wypadków.

....

Część III.

Świadczenia.

Rozdzdział drugi.

Art. 137. (3) Za wypadki w zatrudnieniu uważać należy wreszcie wypadki w drodze do pracy i z pracy, a u osób zatrudnionych w przedsiębiorstwach i zakładach, służących do przewożenia osób lub rzeczy, również wypadki poza granicami Rzeczypospolitej jeżeli osoby te przebywają tam w związku z ruchem środków przewozowych.

....

Do wyciągu z Dz. U. R. P. nr 51 1933, poz. 396.

[1]) Dotyczy tylko zawodowego personelu latającego lotnictwa cywilnego. Personel latający sportowy i turystyczny, z wyjątkiem personelu latającego p. w. lotn., przymusowi ubezpieczenia społecznego nie podlega.

WYCIĄG

z Dziennika Ustaw R. P. z 1934 r. nr 1, poz. 2.

ROZPORZĄDZENIE MINISTRA OPIEKI SPOŁECZNEJ

z dnia 30 grudnia 1933 r.

o wysokości składek za ubezpieczenie na wypadek niezdolności do zarobkowania lub śmierci wskutek wypadku w zatrudnieniu lub choroby zawodowej, oraz w sprawie zasad podwyższania lub obniżania tychże składek w poszczególnych przedsiębiorstwach zależnie od warunków higienicznych i bezpieczeństwa pracy, wydane w zakresie podwyższania lub obniżania składek w porozumieniu z Ministerstwem Przemysłu i Handlu, Ministrem Spraw Wojskowych i Ministrem Rolnictwa i Reform Rolnych.

§ 5. Za zakłady pracy, używające maszyn o napędzie mechanicznym (wytwórnie z napędem mechanicznym), uważa się takie zakłady pracy, które stosują do napędu maszyn roboczych przynajmniej jeden silnik parowy, wybuchowy, spalinowy, elektryczny, wodny, powietrzny lub kierat poruszany przez zwierzęta.

....

Załącznik do rozp. Ministra Opieki Społecznej z dnia 30 grudnia 1933 r. (poz. 2).

Systematyczny podział zakładów pracy na grupy i rodzaje z przydziałem do kategoryj niebezpieczeństwa.

....

Grupa IV. Przemysł metalowy i maszynowy.

....

C. Środki komunikacyjne

Pozycja	Rodzaj zakładu pracy	Kategoria niebezpieczeństwa
47	Wytwórnie, warsztaty naprawy samolotów bez personelu latającego i zajętego przy starcie . . .	VI
48	Personel latający i zajęty przy starcie w wytwórniach i warsztatach naprawy samolotów	XII

Grupa XV. Przedsiębiorstwa transportowe.

....

f) **Żegluga powietrzna.**

Pozycja	Rodzaj zakładu pracy	Kategoria niebezpieczeństwa
257	Przedsiębiorstwa przewozu osób i towarów samolotami, warsztaty i służba na lotnisku	X

WYCIĄG

z Dziennika Ustaw R. P. z 1935 r. nr 5, poz. 31.

USTAWA

z dnia 17 czerwca 1932 r.

o zaopatrzeniu inwalidzkim. [1])

Tytuł I.

Zakres osób uprawnionych do zaopatrzenia.

Art. 2 (ustęp 2-gi).

Za inwalidów wojskowych uważa się:

b) członków organizacji Przysposobienia Wojskowego, którzy doznali uszkodzenia zdrowia z powodu choroby lub kalectwa, jeżeli to uszkodzenie zdrowia spowodowało utratę zdolności zarobkowej i zostało nabyte wskutek urazu, doznanego w czasie zajęć wojskowych, spełnianych na zarządzenie i pod nadzorem instruktora Przysposobienia Wojskowego, powołanego do tego przez władze wojskowe. [2])

VI. **Do wyciągu z Dz. U. R. P. nr 5/1935 r., poz. 31.**

[1]) Dotyczy tylko personelu latającego p. w. lotniczego.

[2]) P. również art. 59 tej ustawy — obowiązek zatrudniania inwalidów (przedruk Dz. Urz. M. K. z 1937 r. nr 26 część C, str. 334).

WYCIĄG

z Dziennika Ustaw R. P. z 1936 r. nr 56, poz. 404.

USTAWA

z dnia 14 lipca 1936 r.

o paszportach.

Rozdział IV.

Art. 13. (2) Osoby, wyjeżdżające w celu kształcenia się lub odbycia praktyki zawodowej oraz osoby, których zawód nie może być wykonywany w inny sposób, jak tylko przez częste wyjazdy (komiwojażerzy, obsługa przedsiębiorstw, służących komunikacji międzynarodowej itp.) otrzymują paszporty ważne na rok za opłatą ustaloną dla okresu miesiecznego. [1])

Art. 14. (1) Minister Spraw Wewnętrznych może przyznawać ulgi w opłatach paszportowych oraz całkowicie zwalniać od tych opłat w przypadkach:

4) uzasadnionych stanowiskiem osób wyjeżdżających albo charakterem lub celem ich wyjazdu.

VII. **Do wyciągu, oznaczonego z Dz. U. R. P. nr 56/1936, poz. 404.**

[1]) Opłata za paszporty zagraniczne na okres miesięczny, zgodnie z § 7 rozporz. wykonawcz. z dnia 12 sierpnia 1936 r. do komentowanej ustawy (Dz. U. R. P. nr 63, poz. 461) wynosi 80 zł.

Adres Redakcji:
Ministerstwo Komunikacji ul. Chałubińskiego 4, Gabinet Ministra, pokój 27, tel. 552.00, wewn. 101.

Adres Administracji:
Administracja Wydawnictw Ministerstwa Komunikacji ul. Chałubińskiego 4, pokój Nr 123, II p. tel. 8.26.28. Konto czekowe PKO. Nr 30.658.

Warunki prenumeraty w kraju: rocznie zł 8.—; półrocznie zł 4.—; kwartalnie zł 2.—; cena numeru 50 gr.

Do nabycia w Administracji Dz. Urz. M. K. lub w Administracji Dz. Zarz. D. O. K. P. Prenumeratę wpłaca się z góry przed rozpoczęciem kwartału, półrocza lub roku. Reklamacje z powodu nieotrzymania pojedyńczych numerów Dz. Urz. M. K. wnosi się do właściwych urzędów pocztowych, najpóźniej 3-go dnia po otrzymaniu następnego z kolei numeru Dziennika. Reklamacji spóźnionych lub wniesionych w sposób niewłaściwy nie uwzględnia się. Za zmianę adresu opłata wynosi 50 groszy.

Cena ogłoszeń: od wiersza zł 1; za stronę zł 100.

Ogłoszenia prywatne można umieszczać tylko na luźnych kartkach dołączonych do Dziennika. Administracja Dziennika nie odpowiada za niedotrzymanie terminu ogłoszenia.

WYDAWNICTWO MINISTERSTWA KOMUNIKACJI.

Drukarnia Państwowa Nr 97577. 19.IV.38. 2300.